ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia, według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 40 gr**

Nr. 25. Rok wydania siódmy. || TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 lipca 1928 r. || Ogólnego zbioru Nr. 219

Potrzeba propagandy prasowej.

Poświęcenie statków przybrzeżnej żeglugi w Gdyni 1-go lipca w obecności Marszałka Józefa Piłsudskiego, w tydzień później nadejście „Polonji" z wycieczką 800 Polek i Polaków amerykańskich, spuszczenie w kilka dni później na wodę w Caen we Francji torpedowca „Wicher" w obecności ambasadora Polski i szefa marynarki wojennej, który przybył z Warszawy na uroczystość znowu zwróciły uwagę powszechną na nasze sprawy morskie. Interesują się niemi dziś zagranicą pod niejednym względem więcej, niestety, aniżeli u nas. Duńskie i szwedzkie gazety, a zwłaszcza tygodniki handlowo-żeglugowe udzielają sporo miejsca naszym sprawom portowym, a w szczególności Gdyni. Stan robót, wielkość uchwalonych kredytów na dalszą budowę częściej są wymieniane i opisywane w Kopenhadze, Göteborgu, Stokholmie, anieżli u nas. Ci więc, którzy myślą, że u nas i tak się już za wiele pisze o sprawach morskich — bardzo się mylą.

Przy niewielkiej jeszcze poczytności naszych gazet i skromnych ich wymiarach obliczyć można że mniejwięcej co dwudzietsy a może i co trzydziesty obywatel napotyka parę razy w tygodniu i nawet przeczytuje w swej gazecie wiadomości o naszych sprawach portowych i żeglugowych. Czyta je jednak — taksamo dorywczo i bez nawiązania do poprzedniego jakinne wiadomości codziennie się nie ukazujące.

Tylko codzienna kropla żłobi kamień, szczególnie kamień twardy, nieprzygotowany. Tak jak każda poważniejsza gazeta uważa z nieodzowne zaprowadzić dziś i podtrzymywać codzienny dział sportowy, tak też tembardziej musiałyby powstać przy wszystkich większych gazetach działy poświęcone sprawom żeglugi. Niechno tylko któraś z większych gazet zaprowadzi taki dział a się przekona natychmiast, że utrafiła w sedno rzeczy, gdyż wielka jest dziś już pozaprasowa, ludowa popularność morza u nas w całym kraju, z którą prasa codzienna się liczyć powinna.

Szkodę naprawdę widzieć jak mało jeszcze prasa nasza przyczynia się do kształcenia tego żywiołowego parcia do spraw żeglugi, która się już jednak uwydatnia wszędzie i tylko w sposób niezorganizowany we wszystkiem. Poszczególne redakcje wykazały dużo zrozumienia rzeczy, lecz to wszystko tonie w morzu innych przygodnych wiadomości i innych „sensacyj".

Redaktorowie pism i działów pism winni przekonać swych wydawców, uświadomieni wydawcy nacisnąć na swych redaktorów by zaprowadzone zostały stałe działy codzienne poświęcone żegludze. Niech w każdym numerze znajdzie się parę wiadomości z naszego wybrzeża, i naszej własnej floty, feljeton morski, lub chociażby ciekawy opis z życia żeglugi i portów, parę wiadomości zegranicznych, nieco wiadomości kolonjalnych, parę notatek ze sportu żeglarskiego, a do tego odjazdy statków polskich i jest stały dział budujący czytelnika.

Organizacja stałych działów poświęconych żegludze morskiej i rzecznej, sprawom portowym, emigracyjnym i kolonjalnym w prasie codziennej winna obchodzić nie tylko wydawnictwa same i ogół ich czytelników, lecz również czynniki państwowe, władze administracyjne i inne. —

Z dwóch gazet codziennych z których jedna zajmuje się wyłącznie drobnemi miejscowemi sprawami źle informując w sprawach państwowej wagi, a druga poświęca tym ostatnim więcej miejsca, a między innemi zagadnieniom morskim i portowym, — gazeta o szerszym horyzoncie znajdzie niewątpliwie na swych łamach ogłoszenia rządowe i municypalne, wyroki sądowe i licytacyjne i będzie uchodziła za źródło poważniejsze.

Rzeczy te są oczywiste, jednak na nie nie zwracano u nas należytej uwagi. Dorywczych wiadomości żeglugowych jest na łamach gazet sporo, lecz do założenia stałego działu żeglugowego jakoś żadna z gazet jeszcze się nie wzięła. A do tego dojść musi. Gazety muszą pisać o sprawach żeglugowo-portowych i kolonjalnych codziennie, systematycznie.

Tendencyjna statystyka

Źle pojmuje swe zadanie wobec społeczności prasa, która przy pomocy fikcyjnej statystyki usiłuje wmówić jej coś wręcz przeciwnego faktycznemu stanowi rzeczy, a jeszcze gorzej jeśli fałszuje statystykę w dwóch kierunkach jednocześnie. Takie zwalczanie samych siebie dwoma diametralnie przeciwnemi statystykami — w niewiadomym zupełnie celu, złośliwy by powiedział — z przyzwyczajenia, czy z zamiłowania, prowadzi w sprawach żeglugowych — Danziger Zeitung.

Gazeta ta jak wiadomo wydała z okazji zjazdu żeglugowego w Hamburgu specjalną broszurę, w której atakuje gwałtownie Gdynię i rozwój żeglugi polskiej. Oczywiście powodzenie bandery polskiej i portu polskiego jest tam wyolbrzymione, port polski Gdynia przedstawiony jest jako przedsięwzięcie mające specjalnie i wyłącznie na celu szkodzić Gdańskowi (?)

Otóż rzecz znamienna, w statystyce portowej Gdańska Danziger Zeitung trzyma się znowu innej taktyki. Pozornie i tu gazeta ta wyolbrzymia nasze sukcesy, stwierdzając iż żegluga polska w porcie gdańskim o wiele lepiej się rozwija niż żegluga gdańska, jednak przy bliższem przyjrzeniu się szczegółowym i pozornie dokładnym liczbom występuje na jaw jeszcze zupełnie co innego.

Statystyka obecna nie uwzględnia ruchu przybrzeżnego. Daje to rzekomo wyższe liczby dla żeglugi polskiej. Otóż w zeszłym roku i w poprzednich latach Danziger Zeitung doliczała ruch przybrzeżny, oczywiście w związku z tem, że ruch przybrzeżny statków polskich był jeszcze znikomy, ruch zaś statków gdańskich na linjach przybrzeżnych był stosunkowo duży. Dziś sprawa stoi odwrotnie; ruch przybrzeżny pod polską banderą jest dość znaczny, gdański zaś przy nim jest nieznaczny. Doliczenie więc ruchu przybrzeżnego do ruchu ogólnego jeszcze więcej uwydatniłoby wzrost ruchu statków polskich. W tym więc wypadku Danziger Zeitung nietylko że nie zwiększa liczb na rzecz żeglugi polskiej, lecz odwrotnie, znacznie je zmniejsza.

O co więc chodzi gazecie? Czy o wyolbrzymianie naszego rozwoju morskiego, czy o jego umniejszanie? Czy może chodzi o „ludowy“ gust czytelników w Gdańsku, który wymaga własnych powodzeń, a na których wyobraźnię sukces „konkurencyjnej“ bandery polskiej może podziałać demoralizująco.

Co innego znów — broszury dla Hamburga i wogóle zagranicy. Tam należy wyolbrzymiać sukcesy morskie Rzeczypospolitej i przedstawiać je jako skierowane ostrzem przeciwko „zagrożonemu“ wolnemu miastu. Polityka jak widać ani na chwilę nie opuszcza akcji prasowej Danziger Zeitung, nawet tam gdzie chodzi o liczby, dotyczące ruchu statków handlowych.

Jak żeglować na Wiśle?

System żagli.

Dla żaglówek sportowych na Wiśle nie opłaci się stosować ożaglenia zbyt podzielonego, to znaczy rozmieszczonego na dwu masztach, rozdzielonego na żagiel główny, wiązak i żagiel szczytowy, lecz dążyć należy w miarę możności do skoncentrowania pola żaglowego w jednym żaglu, lub najwyżej w dwóch żaglach.

Dlaczego nie warto stosować dwóch masztów?

Dwumasztowe ożaglowanie obniża środek pola żaglowego, oraz zmniejsza wykorzystanie żagli przy biegu z wiatrem. Jak jedno, tak też drugie — obniżenie pola żaglowego i zmniejszenie wykorzystania żagli z wiatrem, jest na rzece czynnikiem ujemnym.

Zniżenie pola żaglowego jest niekorzystne wobec żeglugi między wzniesieniami brzegowemi, pod któremi każdy metr podniesienia pola żaglowego dużo się może przyczynić do zwiększenia szybkości. Dlatego nie tylko zalecić można ożaglowanie jednomasztowe, jako wyższe, lecz wśród jednomasztowych jeszcze polecić nowoczesne ożaglowanie wysokie, śpiczasto unoszące się do góry.

Przy żegludze z wiatrem jedyny sposób wykorzystania żagli na obu masztach, to bieg „scyzorykiem“, z tramami rozłożonemi ne przeciwne burty. Takie rozwarcie żagli na rzece o stosunkowo wąskim nurcie ma jednak mniej racji bytu, aniżeli gdziekolwiek w innych warunkach. Dobre jechanie „scyzorykiem“ możliwe jest przy warunku, że wiatr jest dokładnie pełny — prosto w rufę, że przytem ani wiatr, ani łódź jadąca w nim nie zmieniają kierunku, czego niema na Wiśle.

Pozostaje więc przeważnie przesłaniać dwa przednie żagle tylnym, licząc w tem wiązak, co musi zachodzić przy prawie pełnym wietrze, i co zdarzać się musi na rzece częściej niż na morzu, gdyż wogóle do żeglowania wybiera się na Wisłę przeważnie tylko przy dolnych wiatrach.

Najgorszą jednak wadą dwumasztowego ożaglenia, na Wiśle, jest jego niepotrzebne skomplikowanie. Na Wiśle niema ani fali, którąby zmieniała sterowność w zależności od rozmieszczenia żagli na masztach i siły wiatru, ani niema kładzenia się w pławę (drywę), które na dwumasztowcach jest wygodniejsze, ani potrzeby jazdy pod burzowemi żaglami. Dla załogi dwumasztowca natomiast powstaje poważne skomplikowanie pracy przy szybkich i częstych zwrotach, które zachodzą na rzece.

Dlaczego na Wiśle się nie stosuje szczytowych żagli?

Konieczność posiadania dość wysokiego żagla nawet przy wietrze średniej siły nie pozwala na stosowanie żagli szczytowych. Istotnie, nawet przy porywistym wietrze średniej siły lepiej jest na rzece żeglować z żaglem wysokim, zwłaszcza przy wietrze bocznym do kierunku rzeki, a więc i do drogi łodzi, gdyż wiatr przelatujący górą i nie omijający wklęśnięcia nad powierzchnią rzeki tylko łagodzić będzie przerwy między podmuchami i pozwoli również żeglować.

Z tych to względów wysokie ożaglenie, mające kształt trójkąta bardzo wydłużonego do góry, lub chociażby ożaglenie z rożcem stojącym prawie pionowo wzdłuż masztu — są właściwemi ożagleniami dla Wisły. A te ożaglenia już nie mają miejsca na żagiel szczytowy, jak je ma ożaglenie rożcowe pierwotnego typu — z odchylonym pod 45° od masztu rożcem. Dziś, gdy nawet na morzu tego rodzaju ożaglenie trzyma się jeszcze tylko na yachtach większych, lub średniej wielkości, niema racji stosować je na rzece, gdzie wąski żagiel szczytowy zrośnięty z górną częścią głównego żagla jest jak we wszystkich nowoczesnych systemach ożaglenia mniejszych i większości średnich yachtów, — składową częścią samego żagla „na normalną pogodę“. Troczy się taki żagiel poprostu przy pomocy nawijania na tram, przez co górny kąt żagla, reprezentujący żagiel szczytowy - zdejmowany, zjeżdża o odpowiednią wysokość niżej, lecz nigdy nie znika z masztu, nawet przy zatroczeniu masztu do połowy. Jeśli normalny żagiel, nawet zatroczony, okazuje się za duży, lub jest za cienki, zaleca się dla wyjazdów przy silnym wietrze stosować specjalny żagiel główny burzowy, z grubszej tkaniny, o podstawie stosunkowo do wysokości żagla nieco szerszej. Ten żagiel winien mieć własny tram i być znacznie mniejszych rozmiarów. Przy dłuższych podróżach taki żagiel burzowy (burznik) można łatwo przechowywać w łodzi w stanie nawiniętym na tram, nieznaczna długość którego pozwoli wygodnie ukryć go pod pokładem. Przy krzyżowaniu z prądem pod silny dolny wiatr najlepiej zgóry zrezygnować z zatroczonego normalnego żagla, który źle leży i źle pracuje przy ciasnym wietrze, a zamiast niego zgóry założyć niski i znacznie szerszy (stosunkowo) w swej dolnej części, żagiel burzowy.

Zatroczony żagiel burzowy zwalnia załogę podczas wichury z troski o zmniejszenie stateczności i pozwala skupić całą uwagę na samej łodzi, wzmocnieniu masztu i na przeszkodach zewnętrznych (falach) i zwrotach.

W razie bowiem bardzo silnego wiatru na Wiśle mogą być przy biegu pod żaglami dwie odmienne sytuacje. Albo wiatr jest boczny do kierunku rzeki, lub górny i w takim razie fala jest nieznaczna, albo wiatr jest dolny i fala wówczas jest twarda, stojąca i w pewnych warunkach nawet dość znaczna. Niżej omówione będzie zachowanie się łodzi pod żaglami w tych warunkach, obecnie wypadnie tylko zaznaczyć, że zastosowanie burznika w każdym z powyższych wypadków łatwiej pozwoli ochronić łódź od niepożądanej pławy bocznej, od złamania

masztu, od latającego tramu, który zasadniczo przy żaglu burzowym winien być krótszy aniżeli odległość masztu od pozycji sternika.

Rola żagli przed masztem na rzece.

O ile na morzu nawet i na małych łodziach zawsze zalecać należałoby stosować tylko dwa żagle (o ile się nie stosuje żagli łacińskich), wyłączając jako typ trudny do zwrotów i niebezpieczny przy stawaniu na kotwicę, jak również nienadający się do żeglugi przy silnym wietrze typ jednożaglowy ket, to na Wiśle dla małych łodzi zalecić można typ jednożaglowy. Z tą jednak poważną różnicą wobec typu ket, że maszt znajdować się winien nie w dziobie łodzi, jak u keta, lecz bliżej środka łodzi, tak jakgdyby tej łodzi brakowało wąskiego wiązaka, który nawet może być stosowany w pewnych warunkach chociażby dla celów ćwiczebnych, bo pomocy z niego wielkiej na tak małych łodziach — na Wiśle — niema.

Wiązak — to niewielki trójkątny żagiel przed masztem, rozpięty na mocnej linie, zazwyczaj metalowej, odciągającej szczyt masztu ku przodowi. Od liny tej, nazywającej się wiąz albo więź (ang. stay) żagiel nazywa się wiązakiem albo więźłem. Służy on do ułatwienia zwrotu „przez wiąz", to znaczy stając czołem do wiatru. Taki zwrot jest normalny dla małego ukośnożaglowca, jakim jest każda łódź żaglowa i dlatego duże posiada znaczenie czy zwrot ten się dobrze udaje. Jeśli łódź ma sporo rozpędu, lub jeśli chociaż wiatr jest równy, a prąd i fale niezbyt hamują lub zmieniają niekorzystnie kierunek biegu łodzi to zwrot udaje się bez wiązaka. Prócz manipulowania wiązakiem ułatwić zwrot może: podpieranie głównym żaglem — bardzo subtelne i skuteczne tylko przy istnieniu wiązaka, oraz działanie sterem.

Działanie sterem może być dwojakie: a) jeśli łódź jeszcze zachowała bieg naprzód, lub przynajmniej nie cofa się wstecz i nie odpada znacznie na dawny ciąg, to można stosować bardzo skutecznie pchnięcia sterem, jak wiosłem, w pożądanym kierunku, ażeby czoło łodzi przeszło, lub ażeby prędzej przeszło przez wiatr, b) jeśli łódź już się pławi w tył a stoi prawie dokładnie czołem do wiatru, to można, nastawiając ster w kierunku pożądanego cofnięcia się przeciwnego kierunkowi pożądanego zwrócenia się dziobu, działając sterem jako sterem przednim wywołać pomyślne na tej drodze dokończenie zwrotu. Sposób b stosuje się w czasie po wyczerpaniu sposobu a. Sposób b na rzece naszej ma mało szans powodzenia, gdyż na to ażeby ster mógł zaczać działać jako ster przedni potrzeba czasu, a jego niema, bo prąd i wiatr już zrobią swoje: łódź na Wiśle prawie nigdy nie pławi się, jak na morzu, wzdłuż swej podłużnej osi, — wiatr i prąd swem skombinowanem działaniem stawiają ją wpoprzek prądu, jak gdyby była nie statkiem, lecz pospolitą płynącą kłodą.

Sposób a) — dopychanie sterem natomiast ma na Wiśle duże zastosowanie. Skutek szarpania bocznego sterem jest tem większy im większe jest samo pióro steru i im mniejsza jest łódź.

Ciąg dalszy nastąpi.

J. Klejnot-Turski.

Recenzja

Handel morski w praktyce. Zwięzły podręcznik opatrzony morskiem słownikiem handlowym polsko-angielsko-francusko-niemieckim. W opracowaniu sekcji studjum morskiego przy kole studentów-polaków w Antwerpji. Tczew 1928.

Książka ta mimo swych niewielkich rozmiarów (67 str. i 25 str. słownika) posiada treść bardzo bogatą i jest naprawdę niezbędną książką podręczną dla praktyków handlu morskiego. Wydana bardzo starannie, prawie bez błędów drukarskich, według dobrze obmyślanego planu, stanowi doskonałe świadectwo dokumentarne dla członków sekcji morskiej koła studentów polaków w Antwerpji. Będąc zmuszeni studjować poza krajem, w braku u nas wyższej szkoły handlowej z programem szereko obejmującym studjum handlu morskiego, członkowie sekcji pamiętali o swym obowiązku wobec kraju — streszczenia do praktycznego użytku w języku polskim podstawowych wiadomości z zakresu handlu morskiego.

Zrobili to bardzo umiejętnie, z zamiłowaniem sprawy i z poszanowaniem do ojczystej mowy. Jeśli nie zawsze znaleźli najlepsze rozwiązanie językowe, lub popełnili pewne błędy pojęciowe, to polegało to jedynie na braku ogólnej redakcji, którąby od tych omyłek wydawnictwo ochroniła. Nie umniejsza to jednak zasługi autorów, którzy ułożyli naprawdę bardzo zwiazły i treściwy w swym zakresie podręcznik.

Dla orjentacji czytelników — co znaleźć w „Handlu Morskim" — oto streszczenie książki:

Część I. Transporty morskie. Mówi się tu o dokumentach, używanych w transportach morskich — umowie frachtowej i konsamencie, oraz o frachtach morskich i jego rodzajach.

Część II. Ubezpieczenia morskie. Postępowanie asekuracyjne w praktyce. Awarje. Poszczególne typy polis morskich.

Część III. Tranzakcje na dostawę i ich klauzule, likwidowanie tranzakcyj, sposoby zapłaty za towar, gwarancje wymagane przez banki.

Część trzecia najważniejsza, dotycząca właściwych tranzakcyj towarowych, jest potraktowana najobszerniej.

Niżej podajemy wyliczenie błędów i niedokładności, które należałoby odnotować przed rozpoczęciem korzystania z książki.

Podajemy niedokładności w kolejności alfabetycznej, według załączonego słownika. Odpowiednie zmiany należałoby uwzględnić również w tekście. A. Opuszczone ważne niemieckie wyrazy Ablader i Abladung, oznaczając „ładujący" i ładowanie" nie wyladowanie! „H.M." używa tylko Verlader. Anfuhr oddane jako „przybycie towarów", należało oddać dowóz". Armator „lub zafrachtowujący" — źle, gdyż frachtuje się zawsze u armatora, więc nie może on sam być zafrachtowującym. Po niemiecku Reeder lub Verfrachter oddane dobrze. bo zafrachtowującym jest Befrachter.

Arrimage (fr.) nie można oddać jako „rozmieszczenie towarów na statku", gdyż wyraz francuski oznacza czynność w pierwszym rzędzie, wyraz zaś „rozmieszczenie" oznacza stan rzeczy, sytuację. Należało oddać „układanie, ułożenie, rozmieszczanie".

Durchfahrt-Konnossement — „konosament bezpośredni" wyraz dobrany nieszczęśliwie, gdyż nie oddaje istoty rzeczy. Lepiejby zastosować wyraz „konosament łańcuchowy", lub inny wyraz niezbyt upraszczający to pojęcie.

Franco Kai (niem.) — franco molo. Trudno zrozumieć dlaczego w całej książce autorowie konsekwentnie tłumaczą Kai, Quay, quai — jako molo. W portach rzeczno-morskich, gdzie niema żadnych moli towar taksamo wyładowuje się na „nabrzeżach" jak tam gdzie nabrzeże stanowi część molo. Wyraz molo więc jest użyty tu niewłaściwie.

Freighter, też Charterer, też Affreteur, też Befrachter należało podać prócz „najemca statku" — wyraz opisowy, któremuby np. po niemiecku odpowiadał wyraz „Mieter des Schiffes", również niewłaściwy, — jeszcze „frachtujący", właściwszy, jednowyrazowy, bo frachtować można tylko statek.

Freteur (fr.) — „armator", źle, bo w pojęciu armatora nie zawiera się implicite pojęcie odfrachtowania jego komu innemu. Może uprawiać żeglugę sam. Z innej strony odfrachtowującym statek innym może być nie tylko armator, lecz również ktoś kto sam tylko użytkuje statek, a przez takie wtórne odfrachtowanie statku innym sam nie staje się armatorem.

Gross term charter (ang.) „zafrachtowanie jednostkowe", uważaćby można za lepsze tłumaczenie „zafrachtowanie ilościowe", gdyż jednostki mogą być jednostkami pomiarowemi i niejasne jest o jakie jednostki chodzi.

Havarie partikular (niem. błąd. Autorowie wcale nie znają używanego dziś w Niemczech wyrazu besondere Haverei.

Kai (niem.) — „molo (portowe)" błąd, patrz wyżej: Franko Kai.

Koszty złożenia na molo. Niepotrzebnie użyty wyraz molo.

Lagerhaus — „magazyn celny". Właściwe — prosto „magazyn".

Lose Ladung — towar masowy (bez opakowania). Właściwe „ładunek nasypowy", „ładunek sypki — luzem" i t. p. Pojęcie masowego towaru dotyczy

wyłącznie strony ilościowej transportów.

Marchandise en vrac (fr.) towar masowy — źle, należy: towar nasypowy. Massegüter (niem.) — towary masowe (bez opakowania) tłómaczenie „towary masowe“ dobre, ale „(bez opakowania)“ zupełnie zbyteczne i dowodzi że autorowie nie mogą odróżnić towaru masowego od towaru nasypowego, towaru luzem.

Molo (pol.) oddaje się po ang., franc., niem. jako quay, czyli nabrzeże, więc i odwrotnie autorowie ściśle identyfikują molo z nabrzeżem. Tymczasem na molach ochronnych nieraz nawet wszelki wyładunek jest niemożliwy.

Round charter (ang.) „zafrachtowanie na kilka podróży“, jako pierwsze znaczenie należało podać „umowa frachtowa na kilka podróży“.

Towary ciężkie i lekkie, jako tłómaczenie Deadweight cargo i measurement cargo (ang.) upraszcza i nie oddaje właściwego znaczenia. Chodzi o towary których załadowanie określa nośność statku jeśli są cięższe niż zboże i objętość ładowni jeśli są lżejsze niż zboże. Pierwsze — to „ładunek nośnościowy“, drugie — to „ładunek pojemnościowy“.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Odnowienie nabrzeży portowych w Windawie. W ostatnim czasie nabrzeże portowe w Windawie było w bardzo złym stanie konserwacji. W zeszłym tygodniu wykończono budowę nowego nabrzeża na długości 200 m., a prócz tego obecnie przerabia się nabrzeże przy składach węgla i odbywa się remont portu rybackiego. Po zakończeniu tych robót odbędzie się całkowity remont windawskich nabrzeży z wyjątkiem paru miejsc na lewym brzegu rzeki, które nie mają znaczenia w życiu portowem.

Nowa państwowa chłodnia w Rydze. Niedawno odbył się w Rydze oficjalny odbiór urządzeń chłodni państwowej. Departament morski zaprosił dla odbioru specjalistę w sprawach techniki chłodzenia prof. Plancka z politechniki w Karlsruhe, oraz profesorów miejscowej politechniki. Urządzenia chłodni dostarczyła firma Krull z Tallinnu. Przeprowadzono przy poszczególnych maszynach i aparatach najszczegółowsze pomiary. Wyniki ich zapisano do poszczególnych protokółów zaopatrzonych w 68 diagramów. Ogólne wyniki badań i pomiarów okazały się bardzo dobre.

Wniesztorg wypowiedział umowę z chłodnią w Rydze. Wniesztorg zawiadomił łotewskie ministerstwo skarbu, że nie zamierza odnowić kontraktu na używanie chłodni upływającego 15-go lipca, gdyż nie potrzebuje pomieszczeń dla składowania towarów. Przypuszcza się iż Sowiety nie mają w tym roku lnu na eksport, gdyż ten towar właśnie składowały w chłodniach ryskich. Zwalniające się miejsce otrzyma dodatkowe izolacje i przyrządy do chłodzenia dla składowania innych towarów.

NIEMCY.

Pogłębienie dojazdu do Szczecina. W dojeździe Szczecina na odcinku Swinoujścia stałe roboty pogłębiania, które trwają nadal, doprowadziły obecnie do tego że statki z zagłębieniem większem o 1 stopę i 8 cali niż dotychczas, (23 stopy przy średniej wodzie), czyli przy korzystnym wodostanie nawet z zagłębieniem 25 stóp, mogą bez częściowego rozładowania docierać do Szczecina. Pierwszym statkiem który w ten sposób z całkowitym ładunkiem przy zagłębieniu 25 stóp zawinął do Szczecina jest grecki parowiec Yero Caras z ładunkiem około 8 000 t. rudy Sinai z Abu-Zenima.

Stan niemieckiej floty handlowej. Na 1-go czerwca b. r. flota handlowa niemiecka składała się z 2 456 statków morskich o łącznej pojemności 3 838 000 t. r. brutto. 1-go stycznia 1914 t. tonaż niemiecki wynosił 5 129 000 t. r. br.

Tonaż światowy jest obecnie jednak znacznie większy niż w r. 1914, wobec czego udział procentowy marynarki niemieckiej w tonażu światowym spadł z 11,3 % w r. 1914 na 5,8 % w r. 1928.

Niemniej jednak twierdzić można, że marynarka niemiecka w ostatnich latach rozbudowała się ponad miarę rzeczywistej potrzeby, tembardziej, że porty jej macierzyste znajdują się na morzu Północnem i interesy Niemiec na Bałtyku po wojnie znacznie zmalały. Z całej floty niemieckiej do portów morza Północnego zapisane jest 88 % statków, do bałtyckich portów 12 % (Hamburg jest portem macierzystym dla 50 % statków, Brema dla 32 %, Szczecin dla 4,9 %). Przytem statki przypisane do portów bałtyckich nieraz do nich nie należą. Widzimy to na przykładzie Gdańska, który nawet nie będąc portem niemieckim, ma przypisane do swej floty kilkadziesiąt tysięcy t. tonażu cysternowców, które nigdy nie odwiedzają Gdańska.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Dowóz solonych śledzi wprost z miejsc połowów przy brzegach irlandzkich i północno szkockich nieco osłabł. Nadeszły już pierwsze partje śledzi szetlandskich i Stronsay, świeżo, lecz silnie solonych. Były one pierwszorzednej jakości i dlatego znalazły duży popyt na miejscowym rynku. Składowanie tych gatunków rzadko miało miejsce, towar przeważnie zostawał odrazu sprzedany i odbierany z okrętów.

Matjasów nadchodziło już mniej niż w poprzednim tygodniu i. należy liczyć się z zakończeniem irlandzkich połowów tego gatunku. Nawet na północy Szkocji te połowy już prawie są zakończone, gdyż i tam złowiono egzemplarze mają już mlecz i ikrę, co dowodzi że wkrótce matjasy opuszczą brzegi. Ceny na wszystkie angielskie gatunki są wysokie, może nawet przesadnie wysokie, będące w sprzeczności z siłą nabywczą miejscowego rynku. Poszukiwanie jednak lepszych gatunków jest tendencją jawnie wyrażoną, stosownie do pory roku i nawet przy mocnych cenach śledzie te znajdują doskonały odbyt.

Płacono przy wagonowym odbiorze: szetladzkie matfullsy 45—50 szyl., takież matties 41—45, crownmatties czerwcowego solenia 41—42, lipcowego solenia 43—44, Cstlebay Large Mattties 90—95, selected 83—85, medium 68—70 szyl. Stornowszy Matties 82—85, seleted 75—78 medium 60—63 szyl.

Ceny rozumieją się za dwie półbeczki, beczkowe partje są o 4 szyl. droższe o ile część tejże partji znajduje sie w półbeczkach. Uwaga: w półbeczkach solą się matjasy, reszta śledzi zazwyczaj w całych beczkach o tej porze.

Na śledzie norweskie nastrój jest znacznie słabszy. Dowóz jest również nieznaczny, zwłaszcza sortowań 6—700 sztukowych w beczce.

Notowano: norweskie śledzie zimowe 5—600 sztukowe 23/6 — 24 sh. 6—700 sztukowe 24/6—25, śledzie wiosenne 1928 5—600 sztukowe 22/6 — 23 sh., 6—7 sztukowe 23/6— 24 sh.

Wszystkie powyższe notowania rozumieją się: franco wagon lub statek, bez cła.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

30 czerwca:
norw. par. Isbjorn 294 z Stornoway 394/1 i 2839/2 beczek.

1 lipca:
norw. par. **Rosafred** 295 z Londonderry 109/1 i 3 044/2 beczek.

7 lipca:
norw. ż. z m. **Sneklokken** 62 z Flekkesfjordu.



Ruch portowy w czerwcu

Ruch portowy Gdyni w czerwcu był znaczny, chociaż nowe poważne rekordy ustanowiono tylko pod względem ilości przewiezionych pasażerów i ładunku importowego. Po raz pierwszy wystąpił na jaw fakt dość już szerokiego korzystania z Gdyni jako z portu pasażerskiego, zwłaszcza w ruchu wyjściowym. Istnieje prawdopodobieństwo, przy obecnym rozwoju ruchu pasażerskiego Gdyni, że już w przyszłym roku ruch ten przez Gdynię będzie większy niż w Gdańsku, mimo, że i tam ruch nie maleje lecz poważnie się zwiększa.

W czerwcu zawinęło do portu 110 statków morskich o łącznej ładowności 88.370 t. r. n. w tej liczbie 105 parowców, 1 motorowiec, 1 holownik, 1 lichtuga, 2 żaglowce z mot.

Pod względem narodowości statków na wejściu obraz był następujący:

polskich	16	z	10.465	trn.
szwedzkich	28	„	19.274	„
francuskich	6	„	12.196	„
niemieckich	21	„	11.400	„
duńskich	10	„	9.727	„
łotewskich	11	„	8.152	„
norweskich	9	„	7.274	„
angielskich	5	„	6.583	„
gdańskich	2	„	1.263	„
estońskich	2	„	935	„

Ze statków na wejściu 75 było próżnych, 13 z tomasówką, 8 z ryżem, 8 z pasażerami, 4 z pasażerami i towarem, 1 z kamieniem. Przyjechało morzem 332 pasażerów i przywieziono 37.594 t. ładunku, w tej liczbie 20.546 t. tomasówki, 16.363 t. ryżu, 415 t. drobnicy i 200 t. kamienia.

Odpłynęło w czerwcu 114 statków o łącznej ładowności 95.139 t. r. n. co daje nowy rekord ruchu na wyjściu. Wśród statków na wyjściu było z węglem 79, próżnych 22, z pasażerami 8, z drzewem 2, z pasażerami i towarem, z drobricą po 1.

Pasażerów odjechało morzem 1956. Wywieziono węgla 154.212 t. (w tem 10.792 t. węgla statkowego), drzewa 1.300 t. i drobnicy 404 t.

Bardzo pocieszającem z punktu widzenia rozwoju ruchu portowego było dalsze zwiększenie się przywozu przez port gdyński. Nietylko ogólna suma przywozu (37 i pół tys. ton), stanowi rekord, lecz i pod względem wartości przywóz bardzo się zwiększył, gdyż wzrosły pozycje przywiezionej tomasówki (o 100%) i ryżu, a zmniejszyła się pozycja przywiezionego kamienia. Dzięki coraz większej równowadze między eksportem a importem Gdynia musi szybko się rozwinąć jako korzystny ośrodek przeładunkowy. W lipcu zapowiada się również znaczne wzmożenie eksportu węgla, wobec zwiększenia środków przeładunkowych na molo południowem.

Ruch portowy w III. dekadzie czerwca

Przybyło do portu w ostatniej dekadzie miesiąca statków morskich 32, o łącznej ładowności 28.198 t. r. n., w tej liczbie polskich 2, szwedzkich 7, norweskich 5, francuskich i łotewskich po 4, duńskich 3, angielskich i niemieckich po 2, gdańskich 1.

Wśród statków na wejściu (wszystkie parowce) było próżnych 22, z tomasówką 4, z pasażerami 3, z ryżem 2,, z pasażerami i towarem 2. Pasażerów przyjechało morzem 119. Towaru przywieziono morzem 6.809 t., w tem tomasówki 6.191 t., ryżu 613 t., drobnicy 5 t.

Odpłynęło statków 37 (36 parowców i 1 żagl. z mot.) o łącznej ładowności 34,868 t. Wśród statków tych było: z węglem 25, z pasażerami 3 z drobnicą 1, z drzewem 1. Pasażerów odjechało morzem 877. Towaru wywieziono na statkach 54.638 t., w tem węgla 53.758 ton (statkowego 5.019 t.) dębiny 500 t., drobnicy 380 t.

Dekada odznaczała się normalnym wywozem węgla i zmniejszonym importem ryżu, co tłumaczy się tem, że w dekadzie nie przypadło żadne przybycie dużego statku statku z ryżem, bezpośrednio z Birmy.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W tygodniu od 27-go czerwca do 4-go lipca weszło do portu 25 parowców o łącznej ładowności 21.148 t. r. n., w tej liczbie polskich 1, łotewskich 6, norweskich i niemieckich po 5, duńskich 3, szwedzkich 2, francuskich, angielskich, gdańskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 22, z pasażerami, z pasażerami i towarem, z ryżem — po 1. Przyjechało morzem 100 pasażerów, oraz przywieziono: ryżu 613 t., drobnicy 3 t.

Odpłynęły 24 parowce o łącznej ład. 19.734 t., w tej liczbie próżnych 4, z pasażerami 2, z węglem 18. Odjechało morzem 307 pasażerów. Wywieziono 37.426 t. węgla, w tem 2.698 t. węgla statkowego.

W następnych tygodniach przewiduje się znaczne ożywienie ruchu towarowego i osobowego w porcie.

9-go września odjeżdża „Krakus" z Gdyni do Ameryki Połudn.

Parowiec towarzystwa Chargeurs Reunis, na mocy umowy z Rządem przeznaczony na linję Polska-Ameryka Południowa otrzymuje nazwę „Krakus". Odjazd jego nastąpi 9-go września z Gdyni. W Hawrze parowiec będzie 12-go, 1-go zaś października zawinie do Rio, 2-go do Santos, 6-go do Buenos-Aires.

Następny parowiec, który otrzyma nazwę „Światowid" odpłynie z Gdyni 21 go października.

Transporty ryżu oczekiwane w Gdyni

20 lipca nadejść ma do Gdyni angielski parowiec Medmenham z 6.500 ton ryżu z Rangun.

Z końcem lipca przybędzie angielski parowiec Carspey z 6.000 t. ryżu również z Rangun.

Z przybrzeżnych linij Żeglugi Polskiej

P. P. „Żegluga Polska" z dniem 2 lipca wprowadziła letni rozkład jazdy stasków przybrzeżnych. Poza s. s. „Gdańsk" luksusowym statkiem spacerowym, znanym dobrze publiczności zeszłego sezonu, posiadającym obszerny pokład spacerowy wygodną salę restauracyjną i palarnię, oraz Jazz-band od 12 w południe do 23, weszły na linję nowo wybudowane w Anglji na stoczni Palmers'a, o poświęceniu których niedawno czytaliśmy w czasopismach, „Jadwiga" i „Wanda". Wyśmienite kwalifikacje morskie, szybkość, komfort saloników zapewni tym statkom powodzenie. SS. „Hanka" podtrzymuje stałą komunikację z Jastarnią, (6 kursów dziennie)

Rozkład jest skonstruowany tak, że letnicy przyjeżdzający kurjerami do Gdańska, mają możność odjechać na Hel o godz. 9.10 bezpośrednio, tracąc na podróż Gdańsk—Hel tylko 1 godz. 40 m. Przyjeżdżający do Gdyni mają połączenie na Hel o g. 11.30 a przyjeżdżający wcześniej pociągami o godz 9,10 (z Gdańska s. s. „Jadwiga", z Gdyni s. s. „Gdańsk" i „Wanda"). Podróżni jadący kurjerami i pociągami osobowymi, z Warszawy, Krakowa, Poznania i Katowic, przy tym rozkładzie mogą, wykupiwszy bilety na Hel, przerwać podróż kolejową w Gdańsku lub Gdyni i za biletami kolejowymi udać się na Hel statkami uprzednio ostemplowawszy je w kasie biletowej.

Na dzień 1 lipca została ukończoną ulica, prowadząca od dworca kolejowego do przystani P. P. „Żegluga Polska", dzięki czemu można dojeżdżać samochodami do samej przystani, na której stale dyżurują tragarze.

P. P. „Żegluga Polska" w sezonie bieżącym zaprowadza bilety okresowe na wszystkich linjach, na wzór miesięcznych biletów kolejowych.

Pierwsza berlinka z Warszawy do Gdyni

Warszawskie Towarzystwo Żeglugi skierowuje tytułem próby jedną ze swych berlinek, mającą dość wysokie burty i drewniane dno, do Gdyni. Asekuracja przyjęła ryzyko na połowę wartości berlinki i całą wartość towaru.

Z wycieczek Żeglugi Polskiej

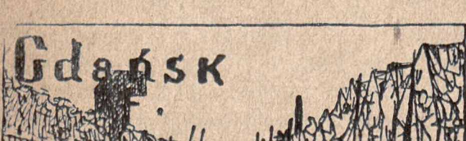
Dnia 11 lipca rano par. „Gdynia“ powrócił do Gdyni z podróży do Visby i Stockholmu z pełną ilością pasażerów. Z powodu braku miejsc wielu zgłaszającym się P. P. „Żegluga Polska“ była zmuszona odmówić przyjęcia na wycieczkę. Między innymi pasażerami znajdowali się: konsul amerykański p. Heisler, inż. Stanisław Łęgowski, naczelnik Wydziału Portowego z żoną oraz kilku przedstawicieli prasy.

Poczynając od tej podróży lekarz okrętowy, poza spełnieniem zwykłych swych obowiązków, otworzył wolną praktykę na statku.

Następna wycieczka udaje się 12-go lipca do Rygi, Hangö, Helsingforsu i Tallina. Na prośbę publiczności czas postoju statku w Rydze został zwiększony. Wycieczka do krajów Wschodnio-Bałtyckich bardzo zainteresowała szerokie sfery publiczności ze względu na okazję poznania pięknej i oryginalnej przyrody finlandzkiej oraz zetknięcie się z kilkunastutysięczną kolonją polską w Rydze, z którą na zeszłej wycieczce pasażerowie par. „Gdynia“ pozawierali znajomości.

„Wilja“ odpłynęła do Cherbourga

Transportowiec marynarki wojennej „Wilja“ 10-go o godz. 15-tej odpłynął z Gdyni do Cherbourga.



Ruch portu gdańskiego w czerwcu

W miesiącu czerwcu do portu gdańskiego zawinęły 564 statki morskie o łącznej ładowności 391.302 t. r. n. Jeśli zważymy, że w roku 1927-ym w czerwcu tonaż na wejściu w porcie gdańskim wynosił tylko 309.871 t. r. n. to stwierdzimy niebywały wprost wzrost ruchu w porcie. Statystyka miesiąca czerwca wskazuje jak niesłuszne są alarmy prasy gdańskiej o rzekomych skutkach konkurencji Gdyni, gdyż port gdański rozwija się szybciej aniżeli ktokolwiek w Gdańsku mógł marzyć.

Mimo przejściowego osłabienia ruchu w połowie miesiąca statystyka portowa za czerwiec wypadła imponująco. Zwiększył się o przeszło 30% w stosunku do czerwca roku poprzedniego nie tylko ogólny ruch, lecz również zwiększył się %% statków na wejściu i wyjściu z ładunkiem, a zmniejszył się udział w ruchu statków próżnych. Skutki burzliwej pogody wyraziły się w ten sposób, że w czerwcu br. znacznie więcej statków ukryło się do portu aniżeli w zeszłym, jednak statystyka portowa łączy zawijanie jako do portu ukrycia z zawijaniem dla bunkrowania — w jedną rubrykę, wobec czego stwierdzić tylko można, że i bunkrowanie w porcie musiało się silnie rozwinąć.

Również w stosunku do poprzedniego miesiąca ruch wzrósł bardzo znacznie, bo z 332.284 trn. tonażu na wejściu na 391.302 trn.

Pod względem bandery statków na wejściu nie zaszły żadne poważniejsze zmiany. Tonaż niemiecki zachował pierwsze miejsce, drugie przypadło banderze duńskiej, trzecie szwedzkiej, te dwie bandery razem swym tonażem jednak o 60 proc. przewyższają tonaż niemiecki; czwarte miejsce zajęły statki angielskie, piąte norweskie. Bandera polska stanęła co do ilości statków [15] wprawdzie na siódmem miejscu, co do tonażu jednak [10.066 t.] znalazła się na dziewiątem, po łotewskiej, fińskiej a nawet włoskiej, która w trzech statkach miała 810.33 trn. ładowności. Nadzwyczajnie zmalał ruch statków gdańskich; tonaz gdański miał zaledwie 4.052 trn. ładowności. Coprawda poprzednie wysokie liczby dla statków gdańskich osięgano przez wliczanie do ruchu statków przybrzeżnej żeglugi. Właściwie żegluga morska Gdańska nie podąża od początku za wspaniałym rozwojem jego portu. Nieliczne statki gdańskie wożą towary między Gdańskiem a portami belgijskiemi i holenderskiemi, przeważnie pozostawiając komunikację z portami niemieckiemi statkom niemieckim.

Ruch masowych towarów nie zwiększył się w czerwcu. Przeładowano węgla w miesiącu 457.228 t., w imporcie zaś żelastwa 65.000, rudy około 30.00 t., nawozów sztucznych zgórą 20.000 t. O wiele więcej ożywił się przeładunek innych towarów, zwłaszcza drobnicy, której niestety bieżąca statystyka portowa ilościowo nie notuje.

Ruch osobowy był znaczny. Przyjechało morzem 1066 osób, w tej liczbie coprawda z pobliskiej Piławy 421, odjechało morzem 5298 osób, w tem do Londynu 2.790, do Hull 991, do Nowego Yorku 687 pasażerów. Odjazdy do portów angielskich należą oczywiście również do zamaskowanego dla oka ruchu transoceanicznego.

Ruch portu gdańskiego w tygodniu od 29 czerwca do 6 lipca

Ruch okrętowy portu gdańskiego w tygodniu od 29 czerwca do 6 lipca był zmniejszony, na co wpłynęły: silne wiatry a w jeszcze większzm stopniu okres sianożęcia, który, rzecz znamienna, na Bałtyku odbija się na ruchu portowym, gdyż nie tylko praca w portach jest mniej intensywna, lecz i załogi mniejszych statków dążą do domu. W każdym razie zmniejszenie ruchu nie jest znaczne i tylko szczegółowa statystyka jest w stanie je uwydatnić.

Zawinęło do portu w tygodniu 95 statków morskich, w tej liczbie 80 parowców, 6 motorowców, 7 żaglowców z mot., 1 holownik, 1 lichtuga morska. Pod względem narodowości statków na wejściu było: polskich 5, gdańskich 0, szwedzkich 19, duńskich 14, niemieckich 34, angielskich, łotewskich i norweskich po 5, francuskich 3, holenderskich 2, fińskich, litewskich, czechosłowackich po 1.

Ze statków przybyłych 50 nadeszło próżnych. 19 z towarem, 9 z żelastwem, 6 z pszenicą, 4 z pasażerami, po 4 z rudą żelazną i ze śledźmi, 1 z kamieniem wapiennym. W imporcie przeładowano ze statków na kolej: złomu 13.528 t. nawozów sztucznych 4.820 t., rudy żel. 3.990 t., innych towarów 8.315 ton.

Na wyjściu zanotowano 108 statków morskich, w tej liczbie z węglem 50, z towarem 19, próżnych 11, z drzewem 7, z drzewem i towarem 4, z pasażerami i towarem 6, z resztą ładunku śledzi 2, oraz po 1: z cementem, solą, cukrem, z pasażerami i pocztą, z ropą gazową i olejem wrzecionowym, z towarem i końmi, z ropą gazową, z cementem i towarem, z płytami żelaznemi.

rzeładowano na eksport z kolei na statki węgla 112.526 t. oraz z kolei na składy i statki: drzewa 980 wag., zboża 13 wag., innych towarów 891 wag.

Tydzień sprawozdawczy odznaczał się normalnym dla ostatnich tygodni eksportem węgla i drzewa, oraz zwiększonym przeładunkiem drobnicy w eksporcie i imporcie, jak również zwiększonym przeładunkiem żelastwa dla potrzeb naszych hut żela nych — w imporcie.

W końcu tygodnia ruch znów nadzwyczajnie się zwiększył.

Ruch portowy w poprzednim tygodniu

W poprzednim tyg. zmniejszony ruch wejściowy wrócił do zwykłej normy, a że dużo było statków dużych, więc ostatni tydzień czerwca pomyślnie zaważy na statystyce ruchu portowego w tym miesiącu.

Zawinęły do portu w tygodniu 132 statki morskie, w tej liczbie 113 parowców, 3 motorowce, 3 holowniki, 1 lichtuga morska, 12 żaglowców z mot.

Pod względem narodowości statków na wejściu było: polskich 5, gdańskich 1, duńskich 17, szwedzkich 39, niemieckich 38, angielskich 9, norweskich 5, łotewskich 7, francuskich i fińskich po 3, estońskich 2, włoskich, holenderskich, litewskich po 1.

Próżnych statków na wejściu było 73, z towarem 26, z żelastwem 9, z pszenicą 5, z fosfatami, z pasażerami i towarem po 4, oraz po 1: z kamieniem, kredą, drzewem, makuchami, śledźmi, z żelastwem i towarem, z kamieniem wapiennym, z samochodami, z rudą.

Przeładowano w imporcie w tygodniu ze statków na kolej: złomu 14.358 t., rudy żel. 2.930 t., nawozów sztucznych 8.884 t., innych towarów 9.110 t.

Odpłynęło w tygodniu 130 statków morskich, w tej liczbie z węglem 64, z towarem 2, próżnych 14, z drzewem 10, po 3: z pasażerami i towarem, z cementem, z solą, 2 statki z drzewem i towarem, oraz po 1: z solą potasową, ze spirytusem, z makuchami, z resztą ładunku śledzi, z koksem, z podkładami, z resztą ładunku samochodów, z towarem i końmi, z węglem i towarem.

Węgla przeładowano z kolei na statki 103.655 t., drzewa przeładowano z kolei na eksport 1067 wagonów, zboża 17 wag., innych towarów 1147 t.

Tydzień odznaczał się intensywnym importem żelastwa, oraz dobrym dowozem eksportowego węgla i drzewa. W ostatnim tygodniu ożywił się również znacznie ruch rzeczny pomiędzy portem gdańskim a Polską.



Początek pogłębiania Wisły Morskiej

3-go czerwca stanęła w Tczewie ssąca draga Cruachan, nabyta w Londynie. Draga została przyholowana do Schiewenhorst przez holenderski holownik Seine a stamtąd przez holownik rzeczny do Tczewa. Draga Cruachon jest gotowa do natychmiastowej pracy, będąc w znakomitym stanie.

Jednocześnie gdańska draga „Fafner“ zaniechała robót w nurcie pod Tczewem, ażeby rozpocząć bagrować wjazd do portu zimowego, gdzie stoi draga czerpakowa „Venezia“.



Wycieczka szkolna zdążająca na par. „Gdańsk“

Mimo, iż niema jeszcze szkut pomocniczych jest nadzieja, że wkrótce obie dragi Venezia i Cruachan rozpoczną pracę na Wiśle Morskiej.

Plan i zadania pogłębiania Wisły Morskiej

Na Wiśle poniżej Tczewa znajdują się obecnie trzy dragi, z których dwie wielkie, niedawno nabyte w Anglji, są przeznaczone do właściwych robót, trzecia zaś — pogłębiarka Rady Portu „Fafner“ tylko ułatwia tym dragom rozpoczęcie pracy, pogłębiając wejście do portu zimowego w Tczewie.

Cel pogłębiania

Prace pogłębiarskie, które się rozpoczną około 9-go lipca, mają na celu nietylko doraźne pogłębianie nurtu poniżej Tczewa dla zapewnienia ruchu lichtug morskich T-wa Wisła Bałtyk, lecz również systematyczne i stałe prace w nurcie na szerszą skalę, które wskażą w jakiej mierze będzie mógł być pogłębionym nurt na pierwszych 10—15 km, poniżej Tczewa jeszcze przed Przeprowadzeniem regulacji na małą wodę.

Przy dotychczasowych pracach pogłębiarskich poniżej Tczewa wyizazerny materjał odwożono szkutami błotnemi i wypuszczano między główki. Tak mogły być prowadzone tylko roboty doraźne, na dłuższą metę nie obliczone, gdyż po pewnym czasie piasek mógł się zsuwać do nurtu z zatok pomiędzy główkami i pozostawał, chociaż w innem miejscu, w korycie rzecznem.

Obecnie zastosowany będzie inny system — refulowania czerpanego błota ze szkut przy pomocy drugiej dragi na dużą odległość, na tereny lądowe. W ten sposób zostanie ten materjał po spłynięciu wody raz na zawsze usunięty z nurtu i przyczyni się do wzmocnienia brzegu.

Draga Cruachan jest w stanie natychmiast rozpocząć refulowanie przy pomocy rur położonych na odległość kilkuset metrów. W ten sposób mogą być nie tylko wzmocnione łęgi wiślane pod Czatkowami poniżej Tczewa, tuż nad granicą gdańską, lecz również może być rozpoczęte zasypanie olbrzymiego terenu położonego między wałami na przestrzeni Tczew—Czatkowy.

Teren ten w ten sposób bez specjalnych kosztów może być podniesiony i stopniowo przygotowany do celów portowych. Jednocześnie powstanie zna[illegible] wobrzeżnej ochrony wałowej, na czem zwiększy się bezpieczeństwo niziny gdańskiej od powodzi.

Należy przypuszczać, że początek tych robót na Wiśle Morskiej pod Tczewem spotka żywe zadowolenie jak w kołach żeglugowych interesujących się perspektywami żeglugi morskiej do Tczewa, tak również wśród ludności wolnego miasta Gdańska, której ochrona od wysokich wód wezbranej Wisły będzie poważnie wzmocniona w toku robót, a przytem bez jakichkolwiek kosztów dla mieszkańców delty wiślanej i samego Gdańska.

Niski stan wody uniemożliwia ładowanie węgla w Tczewie

Lichtugi morskie Tow. Wisła-Bałtyk w Tczewie ładują obecnie węgiel w Gdańsku w wolnej strefie, z przeznaczeniem do Karlstad nad wewnętrznemi wodami Szwecji.

W Tczewie ładowanie jest niemożliwe z powodu małej wody.

Nowiny żeglarskie

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku ogłasza:

Dla oznaczenia kanału dojazdowego w dawnem ujściu Wisły pod Neufähr wystawiona jest na odległości 220 m w kierunku północnozachodnim od latarni rybackiej czarna boja zaostrzona, z drzewa, z napisem Neufähr. Rynna dojazdowa głębokości 3 m i szerokości około 50 m leży ku zachodowi od tej boji, a w stronę morza leży w kierunku NNE — NE, w stronę lądu mniejwięcej w kierunku SSE, skierowując się do przerwy wiślanej. Między boją a latarnią rybacką znajduje się ławica piaszczysta, ponad którą miejscami jest tylko 2 m wody.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

23 czerwca: duń. par. Vandia 627 t. z Svendborga próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), szw. par. Gustafsberg 775 t. z Gustafsbergu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.).

24 czerwca: est. par. Borghild 431 t. z Gjedser próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Harriet 847 t. z Korsör próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Gerhard 349 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), szw. par. Kullen 294 t. z St. Olofsholmu z kamieniem wapiennym (Ganswindt, kan. port.), duń. żagl. z mot. Margit 38 t. z Landskrony z pszenicą (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Heros 652 t. z Amsterdamu próżny (Prowe, Westerpl.), pol. par. Toruń 1122 t. z Gdyni próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Fafner 1922 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście).

24 czerwca: szw par. Gerdrun 1049 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand., Westerpl), niem. par. Arcona 186 t. z Odense próżny (Dzg. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Imatra 544 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.), niem. par. Altenfelde 493 t. z Malmö próżny (Pam, Wisłoujście), niem. mot. Hunte 77 t. z Sztokholmu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Gertrud Saling 562 t. ze Słupska próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Annie 94 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske Westerpl.), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, kan. port.), niem. par. Sven Larsen 392 t. z Kopenhagi z żelastwem (Schenker, Westerpl.), hld. par. Odysseus 616 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Schellmühl, duń. par. Hafnia 1159 t. z Esbjergu próżny (Mory, b. port ces.), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, dworzec nadw.).

25 czerwca: norw. par. Jern 529 t. z Kastrup próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Thure295 t. z Odense próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Halfdan 854 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Olga 386 t. z Svendborga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Riga 571 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, b. port ces.), szw par. Sundborg 829 t. z Aberdeen próżny (Artus, Victoriawand), szw. par. Kinne 358 t. z Christianshamnu próżny (Shipco, Victoriawand), niem. par. Forelle 590 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, b. port ces.), niem. par. Marie Ferdinand 731 t. z Helsingforsu próżny (Shipco, Legan), niem. par. Industria 1277 t. z Malmö z rudą żelazną (Schenker, wolna strefa), wł. par. Ansaldo Quarto 3160 t. z Hamburga próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście). łot. par. Turaida 1476 t. z Gandawy próżny (Voigt, Westerpl.), ang. par. Akenside 1138 t. z Gdyni próżny (Polsko-Skand. Stocznia Gdańska). niem. par. Taube 534 t. z Middlesbrough z żelastwem i towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), ang. par Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), niem. par. Fricka 1583 t. z Hamburga próżny (Behnke i Sieg, Holm), niem. par. Planet 478 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.).

26 czerwca: łot. par. Kandava 1170 t. z Gandawy próżny (Voigt, Westerpl.), duń. par. Grönsund 1504 t. z Rouen próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z towarem (Un Baltic Corp., basen amunicyjny), est par. Marmor I. 181 t. z Iggesundu z rudą (Befr. Ges., kan. port.), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa).

26 czerwca: szw. par. Gunvall 865 t. z Londynu próżny (Shipco), norw. par. par. Lab 664 t. z Melovvar z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), duń. par. Frankrig 778 t. z Kopenhagi próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Svendborgsund 2837 t. z Baltimore z żelastwem (Behnke i Sieg, wolny port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.).

27 czerwca: szw. par. Pan 528 t. z Rouen próżny (Behnke i Sieg, Westrpl.), szw. par. Caring 518 t z Gandawy próżny (Prowe, Viktoriavand), duń. par. Henry Tegner 865 t. z Szczecina próżny (Reinhold, Viktoriavand), szw. par. Clara 173 t. z Elbląga próżny (Prowe, kan. port.), fiński par. Alexa 371 t. z Kłajpedy próżny (Holm), amer. par. Liberty Glo (dworzec nadw.).

27 czerwca: amer. par. Liberty Glo 3960 t z Ferdinandino z fosfatem (Warta, dworzec nadw.). szw. żagl. z mot. Meta 68 t. z Rudjobingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Thyra 826 t. z Dovru z żelastwem (Reinhold, kan. port.), łot. par. Mars 278 t. z Ystadu próżny (Dzg Schiff K., Viktoriawand), niem. par. z mot. Gretchen 38 t. z Hamburga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Tatti 344 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.). szw par. Trelleborg 378 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, Westerplatte), fsk mot. cyst. Margarete 260 t. z Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg, Möwenschanze) duń. par. I. C. Jacobson 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

28 czerwca: niem. par. Iris 722 t. z Wyborga próżny (Artus, Westerpl.), duń par. Polly 463 t. z Neustadt próżny (Shipco, Westerpl.), szw. par. Nordöst 628 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), gd. par. Echo 557 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Largo 392 t. z Rygi próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), niem. par. Holland 1428 t. z Szczecina próżny (Lenczat, Wisłoujście), ang. par. Haarlem 565 t. z Grangemouth z towarem (Rhd., wolna strefa), duń. par. Paul Möller 138 t. z Koldingu próżny (Artus, Legan), norw. par. Olaf Kirre 1956 t. z Harburga próżny (Reinhold, Holm), szw. par. Fax 2537 t. z Rygi z drzewem (Scand. Levant, Reiffeisen), duń. par Olaf Maersk 1146 t. z Bostonu z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), niem. par. St. Lorenz 434 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Putbus 63 t. z Królewca z makuchami (Bergenske, Möwenschanze), duń. par. Victoria 1160 t z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Marie Schröder 455 t. z Portsmouth z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), duń. par. Elsborg 954 t z Holtenau próżny (Bergenske, b. port ces.), fr. par. Depute Charles Nortier 1182 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerplatte), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan port.), lit. par. Lydys 196 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), niem. par. Renat 508 t. z Gdyni próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Olga 331 t. z Hamburga z pszenicą (Prowe, kan. part.) am. par. Cody 3113 t. z Tampy z fosfatem (Bergenske, b. port. ces.)

29 czerwca: niem. par. Elisabeth 148 t. z Królewca próżny (Bergenske, kan. port.), szw. par. Emil R. Hofmann 710 t. z Bremy próżny (Behnke i Sieg, Stocznia Gdańska), duń. par. Estonia 3820 t. z Nowego Yorku z pas. i tow. (Baltic-Am. Vistula), duń. par. Lilleborg 771 t. z Bremy próżny (DSK, most. Breitenb.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pas. i tow. (United Baltic, kan. port.), niem. par. Immenhof z Stornoway z śledźmi (Reinhold, kan. port.), pol. par. Robur 577 t. próżny (Polsko-Skand., Legan).

29 czerwca: duń. par. Frieda 1270 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Gudrun 452 t. z Malmö próżny (Bergenske, dworzec nadw.), szw. par. Annie 698 t z Ahus próżny (Pam, Holm), duń. mot. Maagen 97 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Thula 718 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Inga 731 t. z Göteborga próżny (Reinhold - Legan), szw. par. Annmarie 485 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Legan), pol par. Tczew 344 t. z Masnedsundu próżny (Voigt, Wisłoujście). niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw. par. cyst. Marna 182 t. z Breviku próżny (Bergenske, Legan), niem. par. Lothar 257 t. z Lipawy z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.).

30 czerwca: niem. par. Saturn 184 t. z Królewca próżny (Prowe, most Breitenbach), szw. par. Egon 291 t. z Tallinnu z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Harald 1091 t. z Rotterdamu próżny (Artus, Westerpl.), łot. par. Laimons 198 t. z Monsundu z żelastwem (Befr. Ges., kan. port.), niem. par. Nobis 631 t. z Belfastu z żelastwem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Stade 95 t. z Kłajpedy próżny (Lenczat), szw. par. Viola 765 t. z Risöl próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gunther 884 t. z Szczecina próżny (Pol.-Skand.), szw. par. Sölve 259 t. z Holbök próżny (Reinhold), pol. par. Kraków 1122 t. z Lulea z rudą żelazną (Pam), niem. ż. z mot. Martha Luise 48 t z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

30 czerwca: niem. par. Nobis 631 t. z Belfastu z żelastwem (Reinhold, Legan), norw. par. Isbjörn 294 t. z Stornoway ze śledziami (Shaw, Lovell, kan. port.), niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. z Bandholmu z pszenicą (Bergensk, Baltic).

1 lipca: duń. żagl. z mot. Anna 54 t. z Nakskov z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), łot. par. Kaupo 1457 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Castor 320 t. z Lubeki z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Rosafred 295 t. z Londonderry ze śledziami (Shaw, Lovell, kan. port.), szw. par. Kjell 687 t. z Kalmaru próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Hernodia 732 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), hld. par. Iris 404 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Schellmühl), fr. par. Ostrevent 908 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Elsa 505 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan.

port.), niem. mot. Hermann Bohnekamp 582 t. z Kilonji próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.), norw. par. Matti 1439 t. z Jacksonville z żelastwem (Voigt, Victoriawand), niem. par. Apollo 1026 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), ang. par. Mayfield 682 t. z Szczecina próżny (Izg. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Annie Ahrens 554 t. z Wisbeach próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście).

Na wyjściu:

23 czerwca: niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Iris 169 t. do Helsingborga z towarem (Reinhold), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), norw. par. Ara 657 t. do Göteborga z węglem i towarem (Bergenske), niem. par. Jupiter 1312 t. do Rygi z węglem (Reinhold), niem. hol. Ter do Holtenau próżny (Voigt), niem. hol. Apollo do Swinoujścia próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Talvaldis 252 t. do Rygi jako z portu ukrycia próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Vesta 976 t. do Korsöru z węglem (Reinhold), duń. par. Normandie 879 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell).

24 czerwca: pol par. Robur I. 577 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), szw. p. Inland 1389 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), szw. par. Elnsborg 193 t. do Göteborga z cementem (Prowe), austr mot. Steiermark 136 t. do Hango z drzewem (Ganswindt), fsk. par. Anversoise 2500 t. do Paranaguy z węglem (Behnke i Sieg).

24 czerwca: niem par. Elisabeth 287 t. do Jacobstadu próżny (Reinhold), duń. par. Vendia 627 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Bartava 461 t. do Lipawy z węglem (Bergenske).

25 czerwca: szw. par. Fortunatus 797 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), szw. par. Kjell 687 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Feddy 561 t. do Koldingu z węglem (Reinhold), niem. par. Imatra 544 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), ang. par. Minorca 594 t. do Leith z towarem (Reinhold), duń. par. Svanholm 829 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), łot. par. Viesturs 345 t. do Koldingu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. do Wyborga z solą potasową (Ganswindt), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.)

26 czerwca: niem. par. Prima 493 t. do Fecamp z węglem (Worms), szw. mot. Atlantic 709 t. do Köpingu z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. do Hven z węglem (Bergenske), norw. par. Jarl 256 t. do Haugesundu próżny (Reinhold), duń. żagl. z mot. Fremad 57 t. do Nakskov z drzewem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Yrsa 93 t. do Marsztallu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Anders 55 t. do Oereköpingu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Adele 66 t. do Landskrony z węglem (Bergenske).

26 czerwca: pol. par. Robur II 798 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. żaglowiec z mot. Elin 78 t. do Hven z węglem (Bergenske), niem. par. Forelle 599 t. do Królewca z towarem (Nordd. Lloyd), szw. żagl. z mot. Klippdon 70 t. do Gefle ze solą (Bergenske), grecki par. Rita 1660 t. do Ancony z węglem (Pam), gd. par D. Siedler 256 t. do Newry z drzewem (Reinhold), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), szw. żagl. z mot. Lilly 62 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Degefors 132 t. do Szczecina próżny (eBrgenske), niem. par. Bonus 519 t. do Hudiksvallu próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), amer. par. Aquarius 3816 t. do New Orleans z towarem (Bergenske), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Grimsby z drzewem (Reinhold), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem i drzewem (Bergenske), niem. par. Riga 571 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), niem. par. Arcona 186 t. do Haugesundu z śledźmi (Dzg. Schiff. K.), chil. żagl. z mot. Nativiadad 261 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

27 czerwca: szw. par. Toerkel 372 t. do Hernosandu z węglem (Bergenske), duń. par. Irene Marie 1160 t. do Rouen z węglem (Bergenske), fsk. par. Orient 2895 t. do Kotki z towarem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Hertha Grube 68 t. do Stubbeköpingu z węglem (Bergenske).

27 czerwca: szw. par. Tyr 432 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. żegl. z mot. Anni 94 t. do Mullerup z węglem (Berg.), est. ż. z mot. Wirumaa 371 t. do Visby z węglem (Befr. Ges.), szw. par. Trio 932 t. do Kalmaru z węglem (Prowe), szw. par. Othello 1056 t. do Sundsvallu z węglem (Artus), szw. par. Orlando 1223 t. do Sundsvallu z węglem (Artus), norw. par. Jern 530 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol Holger 14 t. z licht. Hallsta III 473 t. do Oskarshamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Gerhard 349 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Brunhilde 863 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Taube 534 t. do Kłajpedy z tow. (N. Lloyd), niem. par. Planet 478 t. do Królewca próżny (prowe), duń. par. Scotia 1378 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.)

28 czerwca: est. par. Borghild 431 t. do Gjedser z węglem (Pol. Skand.), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), fsk. par. William 165 t. do Rygi próżny (Reinhold), niem. par. Industria 1280 t. do Rygi próżny (Schenker), niem. par. Leonhard 429 t. do Konissari próżny (Behnke i Sieg), porw. par. Bruse 1009 t. do Fredrikstadu z węglem (Bergenske), fr. par. Nicolas Jean 1182 t. do Rouen z węglem (Mory), szw. par. Kinne 681 t. do Karlstadu z węglem (Shipco), duń. par. Halfdan 854 t. do Havru z towarem (Reinhold), duń. par. Polly 463 t. do Gdyni próżny (Shipco), niem. par. Hanna Cords 1129 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. par. Heros 652 t. do Helsingforsu z węglem (Prowe), niem. par. Uranus 402 t. do Rygi z tow. (Wolff), szw. par. Klara 188 t. do Göteborga z cementem (Prowe), ang. par. Arete 509 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Lab 665 t. do Leningradu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Joh. Ahrens 538 t. do Jacobstadu z węglem (Rhd.), niem. par. Käte 267 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Tatti 344 t. do Kłajpedy próżny (Prowe), szw. par. Lisa 539 t. do Trangsundu z węglem (Artus).

29 czerwca: niem. par. Gertrud Salling 563 t. do Raumö z węglem (Reinhold), niem. par. Svend Larsen do Gdyni próżny (Behnke i Sieg).

29 czerwca: szw. żagl. z mot. Rebeka 88 t. do Nykjöbingu z solą (Ganswindt), duń. par. Elsborg 954 t. do Lipawy próżny (Bergenske), gd. par. Etzel 593 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingeborg 191 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingebork 191 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), pol. hol. Sambor 14 t. do Skillinge próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw par. Nordöst 628 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Thure 295 t. do Malmö z węglem (Pam), fr. par. Margaux 671 t. do Brestu z towarem (Worms), niem. par. Elisabeth 145 t. do Nakskov z cukrem (Bergenske), fsk. mot cyst. Margareta 260 t. do Helsingforsu z ropą gazową (Behnke i Sieg), norw. par. Herlof 2037 t. do Drammen z węglem (Pol.-Skand.).

30 czerwca: łot. par. Turaida 1476 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par Kullen 276 t. do Masnedsundu z węglem (Reinhold), szw. par. Gustafsberg 775 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. żagl. z mot. Vira 113 t. do Mullerup z węglem (Ganswindt), duń. par. Paul Møller 138 t. do Nykjöbingu z węglem (Art.), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z cementem (Behnke i Sieg), szw. par. Faxen 2530 t. do Durbanu z drzewem i towarem (Scand. Levant), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), szw. par. Caring 518 t. do Göteborga z węglem (Prowe), niem. par. Fricka 1583 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), est. par. Marmor II 181 t. do Jaagarahn z węglem (Befr. Ges.), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. do Rouen z tow. (Worms), niem. par. Olga 331 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. August 266 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Gunvall 865 t. do Karlskrony z węglem (Shipco), szw. par. Maja 727 t. do Limhamnu z węglem (Dzg. Sch. K.).

30 czerwca: niem. par. Lothar 267 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Egon 291 t. do Malmö z towarem (Reinhold), niem. par. Saturn 154 t do Kjöge z drzewem (Prowe), pol. par. Poznań 1122 t. do Ostendy z drzewem (Voigt), szw. par. Trelleborg 378 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), norw. mot. cast. Marna 182 t. do Abo z ropą gazową i olejem wrzecionowym (Bergenske), niem. par. Marie Ferdinand 731 t. do Bayonne z węglem (Shipco).

1 lipca: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gd. par. Echo 555 t. do Mantyluoto z węglem (Behnke i S.), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Arhus z makuchami (Bergenske), duń. par. Henry Tegner 865 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), szw. par. Largo 342 t. do Strueru z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Olga 287 t. do Köpmansholmen z węglem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), amer. par. Cody 3113 t. do Galvestonu próżny (Bergenske).

Ze Stoczni Gdańskiej

Prace w okrętowym dziale posuwają się naprzód raźno. Materjał na budowę nowych statków norweskich, zamówiony w hutach polskich, nadszedł prawie całkowicie, dlatego warsztaty okrętowe są w zupełności zajęte przygotowaniem konstrukcyjnych części. Na pochyłościach stoczni nituje się obecnie dna podwójne dla obu okrętów. Przeważna część większych odlewów dla maszyn, więc podstawy, stojaki podporowe, cylindry są już gotowe i przechodzą obecnie obróbkę mechaniczną.

Tak samo materjał dla kotłów parowych, który niestety musiał być sprowadzony z zagranicy, gdyż polskie walcownie tych rozmiarów blach i den kotłowych dostarczyć nie mogą, jest obecnie w stadjum obróbki wstępnej.

W dokach naprawia się w dalszym ciągu angielski statek „Akenside“, który prawdopodobnie zostanie kupiony przez „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ dla przewozu węgla koncernu Robur. Prócz tego w naprawie jest polski wyławiacz min „Mewa“.

Przed kilkoma dniami została zawarta umowa pomiędzy „Stocznią Gdańską“ a holenderskiem towarzystwem żeglugowem „Koninklijke Nederlandsche Stoombot Maatschappij“ w sprawie wybudowania statku towarowo - pasażerskiego. Statek ten będzie mógł być założony na tej samej stoczni, z które spuszczony został w roku zeszłym norweski parowiec „Sanct Svithun“ (opis patrz Żeglarz Polski № 45 z dnia 6. XII. 1927), ale będzie miał większe wymiary i będzie dwuśrubowcem.

Oto przyszłe wymiary tego statku:

Długość między pionami	17,14 m.
Szerokość na wręgach	12,19 „
Wysokość boczna	4,57 „
Zagłębienie w lecie	3,65 „
Siła maszyn	1600 KM wsk.
Szybkość	$12^3/_4$ węzła

Nośność Deadweight 590 t. (nienormalnie mała na miarę towarową, gdyż statek jest pasażerski: nie charakteryzuje więc ona w tym wypadku wielkości statku).

Statek posiadać będzie kajuty i urządzenia na 50 pasażerów I klasy. Dwie maszyny główne o potrójnem rozprężeniu, systemu Lentza, przy 150 obrotach na minutę i ciśnieniu roboczem około 14 atmosfer, mają rozwijać normalnie każda po 800 KM. Pary dostarczać będą dwa kotły walczakowate, trzypłomienicowe, których powierzchnie ogrzewalne, wraz z przegrzewaczami wynosić będą około 255 mkw.

Wyposażenie statku ma być uskutecznione według najnowszych wymagań technicznych i hygienicznych, co zostało uwarunkowane w nadzwyczaj dokładnej specyfikacji budowy.

W dokach stoczni znajdują się trzy większe okręty handlowe, z których norweski „Truth“ i duński „Maersk“ (wyszedł już do Gdyni) przeprowadzają gruntowny remont. Taksamo polska kanonierka „Generał Haller“ naprawia się w doku pływającym.

Poza budującemi się dla Norwegji statkami buduje się obecnie cztery pontony żelazne dla Dyrekcji Dróg Wodnych w Pińsku, których wykończenie przewidziane jest na początek sierpnia. Pontony te mają służyć jako domki pływające przy robotach hydrotechnicznych na Polesiu, jako mieszkania dla robotników. Wymiary pontonów są następujące:

długość	21,25
szerokość	5,10
wysokość	1,00
zagłębienie	0,25 m.

W Gdańsku zostaną wykonane tylko pontony żelazne, natomiast same domki drewniane będą później nadbudowane na miejscu przeznaczenia. Interesującem jest pytanie które dotychczas nie zostało jeszcze definitywnie rozstrzygnięte, w jaki sposób będą te pontony przetransportowane do Pińska. Wchodzą bowiem w rachubę dwie możliwości: albo pontony zupełnie gotowe, tj. znitowane i uszczelnione przeholować Wisłą i Bugiem, albo materjał dokładnie obrobiony i podasowany w stoczni przewieźć koleją do Pińska i dopiero tam przeprowadzić samo nitowanie i uszczelnianie. Za każdem z tych rozwiązań przemawia wiele względów, jednakże kalkulacja kosztów i możliwości techniczne przedstawiają się jako prawie, że dokładnie równe sobie.

Zatonięcie szwedzk. żaglowca

Dwumasztowiec szwedzki z pomocniczym motorem „Leopold“, który odpłynął 25 czerwca z Gdańska do Odense z ładunkiem soli i karbidu otrzymał w drodze przeciek i zatonął na głębokości 40 metrów na odległości 4 mil od przylądka Arkony. „Leopold“ miał około 150 ton nośności, załoga jego składająca się z 4-ch lu zi uratowała się w łodzi, lądując w Sasnicach.

Rozkład statków linji przybrzeżnej P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel

S	S									S		S
9.10	11.40	14.20	17.00	21.00	o.	Gdynia	p.	2.50	12.15	14.10	16.20	18.10	22.[illegible]
11.30	14.20	15.25	18.10	21.55	p.	Hel	o.	7.55	11.20	11.50	15.00	17.00	20.[illegible]

Gdynia—Gdańsk (Danzig)

				H
13.10	o.	Gdynia	p.	12.05
14.35	p.	Gdańsk	o.	9.10

Gdynia—Sopoty (Zoppot)

9.10	11.40	o.	Gdynia	p.	14.10	22.[illegible]
9.40	12.20	p.	Sopoty	o.	13.40	22.[illegible]

Jastarnia—Gdynia

6.50	14.20	18.00	o.	Jastarnia	p.	13.50	17.40	21.30
8.20	15.50	19.30	p.	Gdynia	o.	12.20	16.10	20.00

Gdańsk—Hel

					S
9.10	15.20	o.	Gdańsk	p.	21.10
11,00	17.20	p.	Hel	o.	17.50

Sopoty—Hel

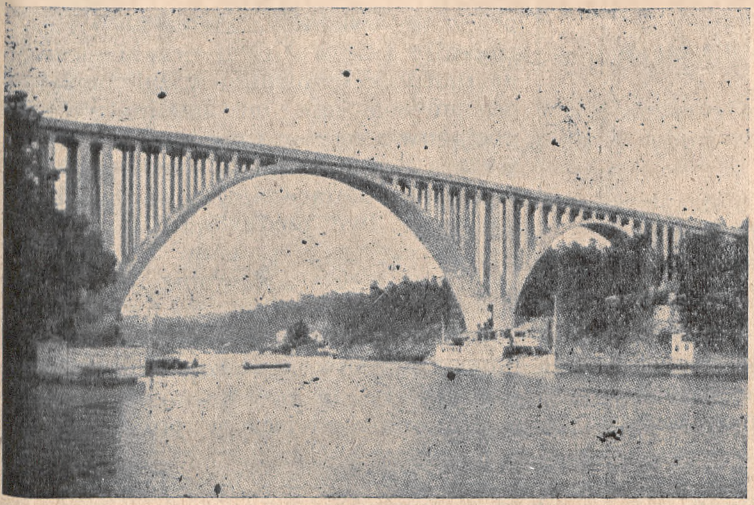
10.00	11.40	o.	Sopoty	p.	12.20	19.20	21.50
11.30	14.20	p.	Hel	o.	11.50	17.50	20.30

Uwaga: S przez Sopoty
H przez Hel

Cena biletów P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel	w jedną stronę	3,00	zł			
„ „	tam i z powrotem	5,00	„			
Gdynia—Jastarnia	w jedną stronę	3,00	„			
„ „	tam i z powrotem	5,00	„			
Hel—Jastarnia	w jedną stronę	2,00	„			
„ „	tam i z powrotem	3,00	„			
Gdynia—Gdańsk	w jedną stronę	3,00	„	gld.	gd.	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00	„	„	„	3,00
Gdynia—Sopoty	w jedną stronę	1,50	„	„	„	0 90
„ „	tam i z powrotem	2,50	„	„	„	1,50
Sopoty—Hel	w jedną stronę	3,00	„	„	„	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00	„	„	„	3,00
Gdańsk—Hel	w jedna stronę	5,50	„	„	„	2,00
„ „	tam i z powrotem	6,00	„	„	„	3,50

Z WYCIECZEK ŻEGLUGI POLSKIEJ

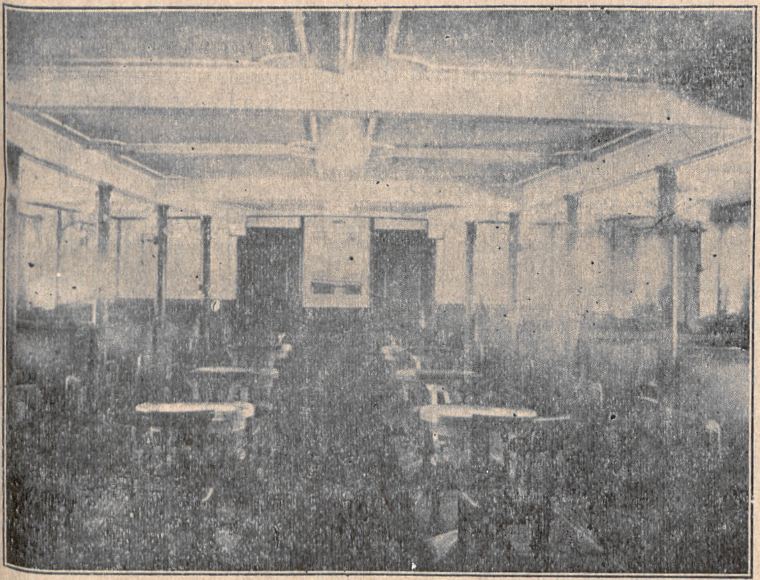


Sztokholm, most Skuru

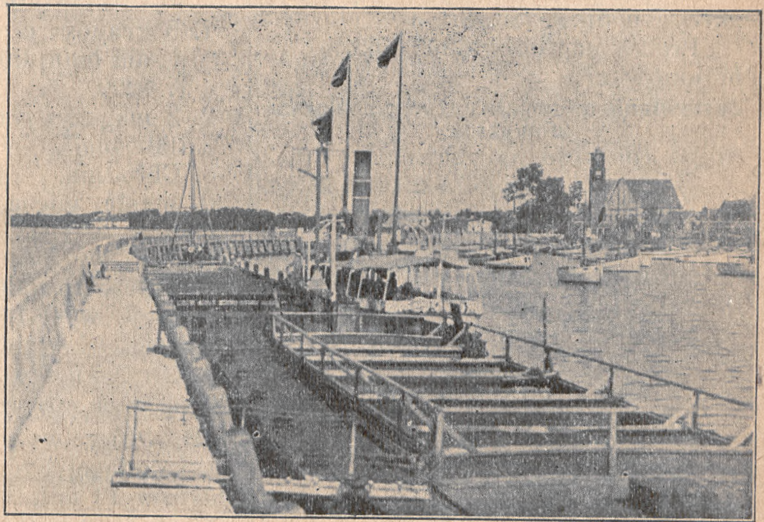


Widok na archipelag sztokholmski

LINJA PRZYBRZEŻNA ŻEGLUGI POLSKIEJ

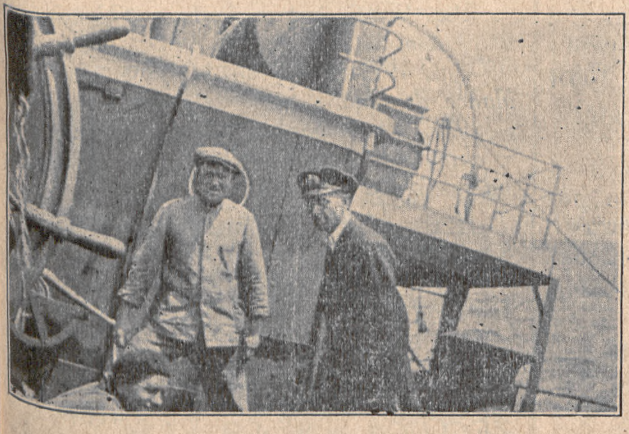


Palarnia na parowcu „Gdańsk“

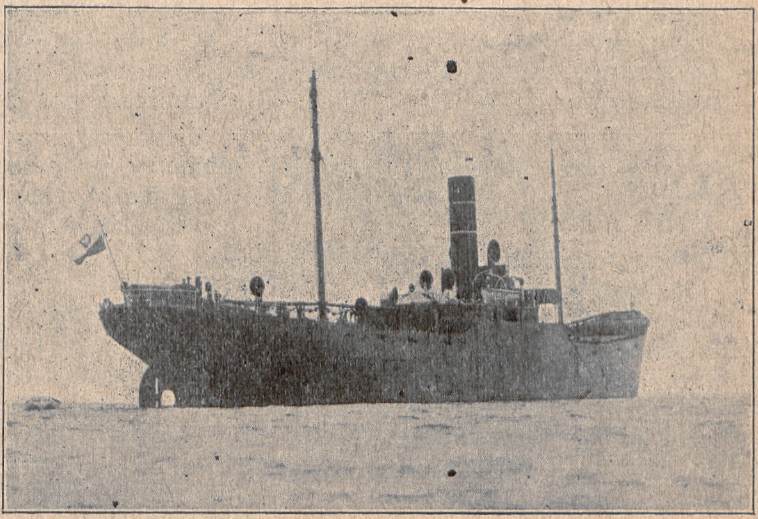


Port na Helu

ZE STATKÓW TOWAROWYCH ŻEGLUGI POLSKIEJ



Par. „Warta“ w zatoce Biskajskiej



Par. „Wilno“

PORT W GDYNI

(Streszczenie duńskich odczytów inż. H. Hoigaard'ewygłoszonych z okazji przyjazdu duńskich inżynierów portowych do Polski).

(Dokończenie)

Zestawienie robót hydrotechnicznych.

Molo południowe: słupy drewniane, wypełnione kamieniem 720 m
łamifala: 9 m głębokości.
Skrzynie żelazo-betonowe . 1820 m
łamifala: 8 m głębokości.
Port wojenny — skrzynie żelazo-betonowe . . . . . . 250 m
nabrzeża: 11 m głębokości — skrzynie żel.-betonowe 300 m
10 m głębokości . . . 3000 m
9 „ „ . . . 1900 m
8 „ „ . . . 350 m
8 „ „ płyta żelazo-betonowa i ściana na palach . . . . . 1300 m
6 m głębokości płyta żelazo-betonowa i ściana na palach . . . . . 640 m
łączna długość 10 310 m

w tem 7650 m nabrzeża na skrzyniach żelazo-betonowych czyli 420 skrzyń o długości 18,4 m.

Prace pogłębiarskie: około 12 miljonów m^3.

Zestawienie materjału zużytego na prace powyższe.

Słupy (okrągłe do skrzyń) około 20.000 sztuk
Beton . . . . . . 25.000 m sześć.
Żelazo-beton . . . 125.000 m „
łączna ilość betonu 150.000 m sześć.

Dla fabrykacji betonu i żelazo-betonu potrzeba: cementu: 300.000 beczek po 170 kg netto 50.000 t.
żelaza okrągłego . . ok. 7.000 t.
piasku: . . . . . 80.000 m sześć.
żwiru: . . . . . 120.000 m „
kamienia na molo itd. 75.000 m „
wypełnienie piaskiem skrzyń żelażobetonowych . . 400.0000 m sześć.
usunięcie piasku przy zatapianiu skrzyń . . . . 1.000.000 m sześć.

Wyszczególnienie budynków już wykończonych i planowanych w związku z budową portu.

A już wykończone:

1. Szkoła
2. Kapitanat portu
3. Magazyn dla towarów, 100×45 m
4. Łuszczarnia ryżu (koncesja prywatna)
5. 2 krany mostowe dla przeładunku węgla po 5 t.,
6. Elektrownia (prowizoryczna)
7. Wieża ciśnień (dla wody do picia i do kotłów)
8. Gmach miejski dla straży pożarnej i inne budynki miejskie,
9. Urząd Celny,
10. Dworzec kolejowy i inne budynki.

B. Znajdujące się w budowie:

1. Filja Banku Polskiego,
2. Główny urząd pocztowy.
3. Urząd pocztowy przy dworcu,
4. 7. szkół (morska i inne),
5. 2 gimnazja (w projekcie),
6. Budynek Emigracyjny,
7. Dyrekcja „Żeglugi Polskiej“,
8. Instytut Meteorologiczny,
9. Budynki samorządowe,
10. Lotnisko.

C. Ptrojektowane w r. 1928:

1. 8 kranów o nośności 1,5 i 2,5 t., dla ładunków oczekiwanych w r. 1929,
2. 2 magazyny firm prywatnych po 160×45 m^2,
3. Chłodnia, 14.000 m kw., dla jaj, masła, mięsa, drobiu rozpoczęcie robót w r. 1928, wykończenie w r. 1929,
4. Dalsze urządzenia dla eksportu węgla w wys. 1 milj. t. miesięcznie w basenie zewnętrznym,
5. Magazyn dla śledzi (150 m. dł., 50 m. szer., (8 m. wys.)

D. Prócz wymienionych z pożyczki mającej być zaciągniętej w wysokości 10 milj. dol.

1. 1000 mieszkań robotniczych po 2 pokoje,
2. 400 mieszkań urzędniczych po 3 pokoje,
3. Stacja kwarantanny,
4. Szpital portowy,
5. Schronisko dla marynarzy,
6. Cegielnia parowa,
7. Dom towarowy w porcie.

Budowa wszystkich gmachów ma być rozpoczęta jeszcze w tym roku i ukończona w 3 latach.

Czy w Gdańsku i w Gdyni jest zakorkowanie pod względem przeładunku węgla.

Baltic and International Maritime Conference komunikowała w początku czerwca, że w Gdańsku i w Gdyni zachodzi zjawisko zakorkowania portu dla statków, ładujących węgiel. Oczekiwanie możności ładowania wynosić ma w Gdańsku 2 3 dni, w Gdyni 3—4 dni. Związek zaleca armatorom pobierać przestojowe za stratę czasu, gdyż zachodzi niewątpliwie „congestion of the port” w znaczeniu Baltcon Charter.

Komunikat Balitc and International Maritime Conference ułożony został widocznie w okresie, gdy w Gdyni oczekiwało na redzie około 16 statków codziennie, a w Gdańsku kolejka na Westerplatte była wyjątkowo duża. W ostatnich tygodniach ilość statków oczekujących na redzie gdyńskiej już spadła do 3—6 dziennie, co samo przez się wskazuje, że warunki się zmieniły i że w Gdyni oczekiwanie na możność ładowania w zależności od miejsca (nie od nadchodzenia pociągów z węglem) nigdy ni przewyższa 2 dni. Trzeba wiedzieć, że statki pozostające dłużej na redzie nie mogą być postawione do nadbrzeża często z powodu tego, że transport węgla z Zagłębia nie został na czas wywołany. Po uwzględnieniu tych wypadków pozornej niemożliwości wprowadzenia do portu okazuje się, że oczekiwanie z powodu braku miejsca w porcie nie jest dłuższe w Gdyni niż w Gdańsku i w obydwu portach nie przewyższa 48 godzin.

W interesie prawdy i we własnym interesie armatorow byłoby pożądane, ażeby Baltic and International Maritime Conference zawiadamiała swych członków nietylko o wypadkach zakorkowania portów, lecz i o tem, że takie zakorkowanie już minęło.

Odstraszanie tonażu od naszych portów, przedrukowywane w prasie zagranicznej, często mającej na względzie inne cele, niż dobro towarzystw żeglugi, prowadzić może tylko do tego, że armatorzy nie korzystający ze wskazówek związku lepiej na tem wyjdą, aniżeli stosujący się do nich członkowie.

Ruch statków polskich.

Par. Gdynia oczekiwany 11-go w Gdyni z Visby i Sztokholmu

Par. Katowice odpłynął 7-go z rudą z Gefle do Gdańska.

Par. Kraków ładuje w Gdańsku węgiel.

Par. Niemen w drodze z Gdańska z 4750 t. węgla do Genui minął 7-go kanał kiloński.

Par. Poznań wyładowuje drzewo z Gdańska w Ostenazie.

Par. Wilno jest w drodze z Gdańska z węglem do Dieppe.

Par. Warta odpłynął 6-go z Casablanca do Gdańska.

Par. Tczew odpłynął 4-go z Gdańska z okrąglakami dębowemi i tartym materjałem do Amsterdamu.

Par. Toruń przybył 9-go do Gdyni z 2800 t. tomasówki z Gandawy.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I przybył 8-go do Gdańska z Oxelösundu po węgiel.

Par. Robur II odpłynął 6-go do Halmstadu z Gdańska z węglem.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Lichtugi Antek i Bolek ładują w Gdansku węgiel do Karlstadu.

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000 ton	Kłajpeda	4/9	za	tonę
4 000 „	Ryga	$5/^5/_3$	„	„
3 000 „	Helsingfors	5/6	„	„
1 300 „	Ekenäs	6/-	„	„
1 800 „	Kaskö	5/10½	„	„
2 000 „	Wasa	6/-	„	„
1 800 „	Ystad	5/9	„	„
2 000 „	Trelleborg	5/9	„	„
1 000 „	Karlskrona	6/3	„	„
1 800 „	Malmö	5/9	„	„
4-5000 „	Göteborg	5/4½	„	„
5 000 „	Sztokholm	5/3	„	„
2 700 „	„	5/6	„	„
2 500 „	Gefle	5/7½	„	„
900 „	Oxelösund	6/1½	„	„
1 000 „	Hernösand	6/6	„	„
2 500 „	Skutskär	5/7½	„	„
4 000 „	Sönderborg	5/7½	„	„
3 500 „	Kopenhaga	5/6	„	„
2 000 „	Korsör	6/-	„	„
1 000 „	Kallundborg	6/9	„	„
1 500 „	Kjöge	6/6	„	„
700 „	Helsingör	7/6	„	„
800 „	Middelfart	6/10½	„	„
2 500 „	Amsterdam	6/-	„	„
900 „	Rouen	7/6	„	„
2 700 „	Nantes	7/3	„	„
1 200 „	Dunkerka	7/3	„	„
3 000 „	Bayonne	8/6	„	„
2 000 „	Bordeaux	8/9	„	„
2 000 „	Marsylja	11/-	„	„
4 000 „	Genua	10/-	„	„
6 500 „	„	9/-	„	„
6 000 „	Tryjest	10/9	„	„
7 000 „	Wenecja	10/6	„	„

Zaznaczamy, że powyższe stawki, które podajemy bez zobowiązania zestawiliśmy na podstawie ostatnich notowań i ostatnio zawartych umów frachtowych.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

30 czerwca: łot. par. **Liva** 271 t. z Trelleborga próżny Polsko-Skand.), norw. par. **Ophir** 621 z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

1 lipca: norw, par. **Borgfred** 782 t. z Farsundu próżny (**Pam.**), szw. par. **Göta** 674 t. z Szczecina próżny (Pam), duń. par. **Belgien** 1 616 t. z Oslo z 2 pasaż. (Polsko - Skand.), niem. par. **Dione** 658 t. z Stralsundu próżny (Polsko-Skand.).

2 lipca: niem. par. **Svend Larsen** 292 t. z Gdańska próżny (Hartwig), norw. par. **Fanefjeld** 767 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Constantia** 1 065 t. z Flensburga próżny (Pam.).

3 lipca: niem. par. **Possehl** 1 348 t. z Lubeki próżny (Speed), pol. par. **Gdynia** 280 t. z Rönne i Kopenhagi z pasażerami (Żegl. Polska), norw. par. **Erland** 1 151 t. z Nordenhamnu próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Kuldiga** 1 187 t. z Calais próżny (Hartwig), szw. p. **Juno** 620 t. z Korsör próżny (Pam), łot. par. **Laimons** 198 t. z Gdańska próżny (Posko-Skand.), łot. par. **Gauja** 896 t. z Delfzylu próżny (Polski Lloyd).

5 lipca: szw. par. **Portos** 1072 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), szw. hol. **Holger** 14 t. z szw. licht. **Hallsta III** 473 t. z Karlshamnu próżne (Polsko-Skand.), szw. par. **Gundborg Segrell** 844 t. z Oskarshamnu próżny (Hartwig), duń. par. **N. C. Monberg** 1614 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

6 lipca: fr. par. **Virginie** 3 463 t. z Havru i Rygi z 3 pasaż. i 2 t. wina (C. G. T.), duń. par. **Bretland** 1 235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

7 lipca: niem. par. **Heinrich Schuldt** 612 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand., szw. par. **Karin** 196 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), duń. par. **Knud Villemoes** 860 t. z Aalborga próżny (Polsko-Skand.).

8 lipca: szw. par. **Hedströmen** 252 t. z Svendborga próżny (Speed), duń. par. **Polonia** 4 519 t. z Nowego Yorku z 801 pasażerami i 53 t. drobnicy (Polski Lloyd), łot. par. **Viesturs** 345 t. z Koldingu próżny (Speed), niem. par. **Moskau** 366 t. z Szczecina próżny (Pam.).

Na wyjściu:

30 czerwca: łot. par. **Abava** 864 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd).

1 lipca: duń. par. **Polly** 463 t. do Mariehamnu z węglem (Hartwig), niem. par. **Hinrich** 309 t. do Rendsburga z otrębami ryżowemi (Hartwig), norw. par. **Kapana** 1 306 t. do Tromsö z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Seaton** 899 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.). duń. par. **Cyril** 1268 do Kopenhagi (Reinhold).

2 lipca: łot. par. **Liva** 271 t. do Simrishamnu z węglem Polsko - Skand.), norw. par. **Borgfred** 782 t. do Bergen z węglem (Pam.).

3 ipca: łot. par. **Everene** 1 064 t. do Kotki z węglem Polsko-Skand.), norw. par. **Ophir** 621 t. do Alterbacken z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Svend Larsen** 292 t. do Rudköbingu z węglem (Polsko-Skand.).

4 lipca. szw. par. **Göta** 674 t. do Karlshamnu z węglem (Pam.), niem. par. **Dione** 658 t. do Helsingforsu z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Gdynia** 280 t. do Visby i Sztokholmu z pasażerami (Żegl. Polska).

5 lipca: duń. par. **Belgien** 1 616 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Fanefjeld** 767 t. do Trondhjem z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Juno** 620 t. do Haderslevn z węglem (Pam). łot. par. **Laimons** 199 t. do Memba z węglem (Polsko-Skand.).

6 lipca: niem. par. **Constantia** 1 065 t. do Archangielska z węglem (Pam), niem. par. **Possehl** 1 348 t. do Sönderborga z węglem (Speed), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 250 pasażerami i 1 t. wódek (C. G. T.).

7 lipca: łot. par. **Gauja** 896 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd), szw. par. **Gundborg Segrell** 844 t. do Stugsundu z węglem (Hratwig).

8 lipca: norw. par. **Erland** 1 151 t. do Arendalu z węglem (Pol.-Skand.), łot. par.**Kuldiga** 1 187 t. do Rygi z węglem (Hartwig), szw. hol. **Holger** 14 t. z szw. licht.**Halsta III** 473 t. do Simrishamnu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Bretland** 1 235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. **Hedströmen** 252 t. do Nykjöbingu z węglem (Speed), duń. par. **Polonia** 4 519 t. do Kopenhagi próżny (Polski Lloyd).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń

— duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

30 czerwca:
łot. par. **Abava** 864 do Rygi.
1 lipca:
duń. par. **Cyril** 1 268 do Kopenhagi,
duń. par. **Polly** 463 do Mariahamnu,
norw. par. **Kapana** 1 306 do Tromsö,
ang. par. **Seaton** 899 do Gandawy.
2 lipca:
łot. par. **Liva** 271 do Simrishamnu,
norw. par. **Borgfred** 782 do Bergen.
3 lipca:
łot. par. **Everene** 1 064 do Kotki,
norw. par. **Ophir** 621 do Alterbacken,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Rud köbingu.
4 lipca:
szw. par. **Göta** 674 do Karlshamnu,
niem. par. **Dione** 658 do Helsingforsu.
5 lipca:
duń. par. **Belgien** 1 616 do Oslo,
norw. p. **Fanfjeld** 767 do Trondhjem,
szw. par. **Juno** 620 do Haderslevn,
łot. par. **Laimons** 199 do Memba.
6 lipca:
niem. par. **Constantia** 1 065 do Archangielska,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Sönderborga.
7 lipca:
łot. par. **Gauja** 896 do Rygi,
szw. par. **Gundborg Segrell** 844 do Stugsundu.
8 lipca:
norw. par. **Erland** 1 151 do Arendalu,
łot. par. **Kuldiga** 1 187 do Rygi,
szw. licht. **Hallsta III** 473 do Simrishamnu,
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. **Hedströmen** 252 do Nykjöbingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 51 305 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

30 czerwca:
łot. par. **Turaida** 1 476 do Rygi,
szw. par. **Kullen** 276, do Masnedsundu,
norw. ż. z m. **Vira** 113 do Mullerup,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Nykjöbingu,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi,
szw. par. **Caring** 518 do Göteborga,
niem. par. **Fricka** 1 583 do Genui,
est. par. **Marmor II** 181 do Jaagarahn,
szw. par. **Gunvall** 865 do Karlskrony,
szw. par. **Maja** 727 do Limhamnu,
szw. par. **Trelleborg** 378 do Helsingborga,
niem. p. **Marie Ferdinand** 731 do Bayonne.
1 lipca:
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. **Echo** 555 do Mantyluoto,
duń. par. **Henry Tegner** 865 do Horsensu,
szw. par. **Largo** 342 do Strueru,
duń. par. **Olga** 287 do Köpmansholmen.
2 lipca:
szw. par. **Gerdrun** 1 049 do Göteborga,
niem. par. **Renate** 508 do Rotterdamu,
szw. ż. z m. **Sidonia** 54 do Landskrony,
duń. par. **Frida** 1 270 do Kopenhagi,
łot. par. **Mars** 278 do Ystadu,
fsk. par. **Alexa** 371 do Kotki,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi.
3 lipca:
niem. par. **Altenfelde** 1493 do Malmö,
szw. ż. z m. **Anna** 75 doHven,
pol. par. **Robur I** 577 do Göteborga,
duń. ż. z m. **Gamma** 99 do Koldingu,
niem. p. **Admiral** 1 226 do Sztokholmu,
niem. par. **Fafner** 1 922 do Gefle.
4 lipca:
norw. par. **Asgerd** 741 do Limhamnu,
szw. par. **Pan** 526 do Landskrony,
fr. par. **Depute Charles Nortier** 1 182 do Rouen,
duń. par. **Frankrig** 778 do Aarhus,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
łot. par. **Kandava** 1 170 do Rygi,
duń. par. **Alfred Hage** 1 085 do Dieppe.
5 lipca:
szw. par. **Elsie** 826 do Christiansandu,
szw. par. **Kjell** 687 do Göteborga,
pol. par. **Niemen** 1 844 do Genui,
szw. par. **Sölve** 259 do Christiansandu,
norw. p. **Olaf Kyrre** 1 957 do Drammen,
szw. par. **Viola** 764 do Göteborga,
szw. par. **Inga** 731 do Ystadu,
niem. p. **Holland** 1 428 do Amsterdamu,
niem. par. **Gunther** 884 do Rouen.
6 lipca:
duń. mot. **Maagen** 97 do Simrishamnu,
szw. par. **Hernodia** 732 do Gefle,
szw. par. **Sundborg** 829 do Wasklot,
duń. ż. z. m. **Sarpen** 73 do Degershamnu,
pol. par. **Robur II** 798 do Halmstadu,
niem. mot. **Hermann Bohnekamp** 582 do Wyborga,
łot. par. **Vaidava** 1 386 do Rygi,
pol. par. **Wilno** 1 121 do Dieppe.
7 lipca:
szw. par. **Annmari** 485 do Sztokholmu,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. **Harald** 1 091 do Helsingforsu,
szw. żagl. **Aldebaran** 140 do Gefle,
szw. par. **Annie** 698 do Malmö,
niem. par. **Marie Schröder** 454 do Oslo,
niem. par. **Glückauf** 1 083 do Rouen.

Statki powyższe wywiozły łącznie 108 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

30 czerwca:
szw. par. **Faxen** 2 530 do Durbanu (i z tow.),
niem. par. **Saturn** 154 do Kjöge,
pol. par. **Poznań** 1 122 do Ostendy.
2 lipca:
niem. par. **Venetia** 506 do Tynedocku.
3 lipca:
duń. par. **Lilleborg** 861 do Bostonu,
duń. par. **Aslang** 900 do Tynedocku.
4 lipca:
pol. par. **Tczew** 344 do Amsterdamu,
niem. par. **Immenhof** 182 do Garstonu,
duń. par. **Svanholm** 764 do Manchesteru (i z tow.).
5 lipca:
duń. par. **Tula** 718 do Bordeaux (i z tow.).
6 lipca:
niem. ż. z m. **Stade** 95 do Hangö,
niem. ż. z m. **Hunte** 77 do Odense,
duń. par. **Farö** 277 do Horsensu,
duń. p. **Jägersborg 727** do Southamptonu.
7 lipca:
norw. par. **Isbjörn** 295 do Westhartlepoolu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 40 100 m^3 drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

30 czerwca:
łot. par. **Laimons** 198 z Monsundu,
niem. par. **Nobis** 631 z Belfastu.
1 lipca:
norw. par. **Matti** 1 439 z Jacksonville.
2 lipca:
duń. par. **Farö** 277 z Kopenhagi,
hld. ż. z m. **Cormoran** 87 z Sönderborga,
norw. par. **Tore Hafte** 353 z Salangen.
3 lipca:
duń. mot. **Laura** 59 z Haderslevn.
5 lipca:
niem. par. **Consho** 2 460 z Baltimore.
6 lipca:
niem. par. **Elisabeth** 147 z Kilonji,
ang. par. **Hunstanworth** 1 435 z Follonica,
szw. ż. z m. **Zita** 76 z Larviku.

Statki powyższe przywiozły łącznie 16 400 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

30 czerwca:
pol. par. **Kraków** 1 122 z Lulea.
3 lipca:
fr. par. **Chef Mecanicien Armand Blanc** 1 586 z Melilli.
5 lipca:
szw. par. **Reva** 715 z Vesteras.

Statki powyższe przywizły łącznie 7 800 ton rudy żelaznej.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

29 czerwca:
niem. ż. z m. **Gerda** 63 z Bandholmu.
1 lipca:
duń. ż. z m. **Anna** 54 z Nakskov,
2 lipca:
niem. ż. z m. **Emma Oltmann** 44 z Ystadu,
czsł. ż. z m. **Melnik** 64 z Kopenhagi.
5 lipca:
duń. ż. z m. **Minde** 61 z Barsebäshamnu.
6 lipca:
niem. par. **Phöbus** 362 z Rotterdamu.
7 lipca:
szw. ż. z m. **Isolda** 66 z Trelleborga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 500 t. zboża i pszenicy.

Wywóz cementu przez port gdański

30 czerwca:
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy.

5 lipca:
lit. p. **Lydys** 196 do Kłajpedy (i z tow.).
6 lipca:
niem. mot. **Meta** 68 do Göteborga.
7 lipca:
niem. pa. **Christian** 373 do Helsingforsu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton cementu.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

30 czerwca:
norw. mot. cyst. **Marna** 182 do Abo.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

29 czerwca:
duń. par. **Tula** 718 z Kopenhagi,
niem. par. **Herbert** 183 t. z Hamburga,
niem. par. **Lothar** 257 z Lipawy.
30 czerwca:
szw. par. **Egon** 291 z Tallinnu,
1 lipca:
niem. par. **Castor** 320 z Lubeki,
hld. par. **Iris** 404 z Amsterdamu,
niem. par. **Elsa** 505 z Szczecina,
niem. par. **Apollo** 1 026 z Rotterdamu.
2 lipca:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
niem. par. **F. W. Fischer** 601 z Lubeki.
3 lipca:
niem. par. **Sylt** 478 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Ellen** 256 z Hamburga,
niem. par. **Alexandra** 438 z Hamburga,
ang. par. **Tasso** 1 477 z Hull (i z pas.),
niem. par. **Ottilie** 286 z Hamburga,
niem. par. **Juno** 327 z Bremy.
4 lipca:
szw. par. **Iris** 196 z Göteborga,
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
5 lipca:
niem. par. **Christian** 573 z Szczecina.
6 lipca:
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
niem. par. **Hektor** 527 z Rotterdamu.
7 lipca:
niem. par. **Claus** 153 z Szczecina,
fr. par. **Yainville** 836 z Bordeaux,
niem. par. **Arcona** 303 z Kłajpedy.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 czerwca:
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 do Rouen,
niem. par. **Olga** 331 do Hamburga,
niem. par. **August** 266 do Hamburga,
niem. par.**Lothar** 267 do Hamburga,
szw. par. **Egon** 291 do Malmö,
1 ipca:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
3 lipca:
am. par. **Liberty Glow** 3 060 do Rotterdamu,
niem. par. Elsa 505 do Kłajpedy,
niem. par. **Sylt** 478 do Rygi,
hld. par. **Iris** 404 do Amsterdamu.
4 lipca:
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Rygi (i z pas.),
duń. p. **Estonia** 3 820 do Nowego Yorku (i z pas.),
niem. par. **Ellen** 260 do Hamburga,
duń. par. **Svanholm** 764 do Manchesteru (i z drz.).
5 lipca:
niem. par. **Juno** 327 do Królewca,
szw. par. **Iris** 169 do Rygi,
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu i z pas.),
duń. p. **Tula** 718 do Bordeaux i z drz.),
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy (i z cementem),
niem. p. **F. W. Fischer** 601 do Wyborga.
6 lipca:
ang. par. **Tasso** 1 477 do Londynu (i z pas.).
7 lipca:
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Eberhard 338 do Lipawy,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Alexandra** 438 do Hamburga,
niem. par. **Wiborg** 350 do Wyborga.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie czerwca

(w tonach).

WYWÓZ: Prod mineralne: węgiel 173 794, sól 250, parafina 585, cement 3 480, oleje 3 420, soda 160, piryt 420, koks 170.

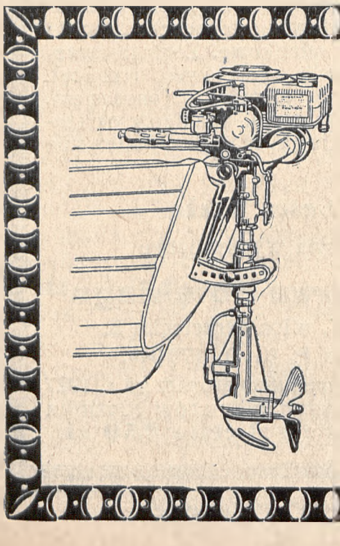
Prod. roślinne: jęczmień 50, ow. strączkowe 82, mączka kartoflana 27, cukier sur. 1 960, rafinada 1 040, pasza dla bydła 15, otręby 40, drzewo 31 372, koniczyna 16, smoła 230.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 170, jaja 230, bydło żywe 10,2, skóry 15.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 9 010, mączka Thomasa 490, kamienie 1 670, węgiel 2 690, saletra chilijska 410, ruda żelazna 6 640, żelazo i stal 59, złom żelazny 22 456, maszyny 640.

Prod. roślinne: pszenica 8 323, żyto 1 580, ryż 450, lniane siemię 21, żywica i kalafonja, 10, oleje 376, ekstrakt garbnikowy 580, bawełna 15.

Prod. zwierzęce: smalec 710, śledzie sol. 130, tłuszcze 180, skóry sol. 83, wełna nieczes. 14.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	Baltic America Line
14. 7.	„ „	„ „	20. 7.	Lituania	„
2. 8.	„ „	„ „	14. 8.	Estonia	„
17. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 7.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
20. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 7.	„	„
24. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 7.	Baltara	„
27. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 7.	„	„
16. 7.	„ Londynu	„ „	20. 7.	Tasso	Ellerman & Wilson
17. 7.	„ Hull	„ Hull	20. 7.	Kolpino	„
23. 7.	„ Londynu	„ Londynu	27. 7.	Smolensk	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
20. 7.	z Le Havre	do Le Havre	20. 7.	S. S. Virginie	Cie Generale Transatlantique
2. 8.	„ „	„ „	2. 8.	„ „ „	
14. 8.	„ „	„ „	14. 8.	S. S. Pologne	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.